

CFMOTO 800MT-X // HONDA GB350S // ZONTES 368G // ITALJET DRAGSTER 300

MOTOCICLISMO

2.658
MARZO 2025
6€



8 414 520 000 020



COMPARATIVA CROSSOVER 4 CILINDROS

NUEVAS VIAJERAS

BMW S 1000 XR / KAWASAKI VERSYS 1100 / SUZUKI GSX-S1000 GX

SUPER PRUEBA
HONDA CB1000 HORNET SP



GRATIS
GUÍA MOTOGP 2025

TUAREG RALLY



LA REINA DE ÁFRICA. DE NUEVO.

**LA TUAREG RALLY GANA LA AFRICA ECO RACE
POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO.**

**UN TRIUNFO EXTRAORDINARIO DEL IMPARABLE JACOPO CERUTTI,
IMPULSADO POR EL CORAJE, LA INNOVACIÓN Y LA PURA PASIÓN ITALIANA.
UN ÉXITO ESCRITO EN LA ARENA, DESTINADO A LA HISTORIA.**



#be **a** racer

aprilia
RACING

EDITORIAL

BUEN FINAL, MAL COMIENZO

Sin duda la buena noticia de este mes es el resultado final del culebrón al que hemos asistido desde final de otoño con KTM y sus problemas financieros. El cataclismo de la firma austriaca y su declaración de insolvencia nos dejó helados, al fin y al cabo, se trataba del mayor fabricante europeo, envuelto en todo tipo de competiciones y con una gama de motos que abarcan prácticamente todos los segmentos si exceptuamos custom y scooter. La deuda acumulada, calculada en unos 3.000 millones de euros, se sumaba a cifras de motos sin vender que superaban las 100.000 unidades. Con un rosario de acreedores, el plan de recuperación, que ha dejado a un lado a Stefan Pierer, que hasta ahora comandaba la empresa, al final ha sido aceptado por los bancos americanos, los más reticentes a las condiciones impuestas de pérdidas de capital. La producción va a comenzar a mediados de marzo, los modelos 2025 se empezarán a producir y los planes para este año prevén una producción de unas 250.000 motos, que no es moco de pavo. Es una gran noticia para todos, aunque también está claro que estos meses de incertidumbre van a pasar factura a la compañía, y que ese catálogo de motos de 2024 tiene que salir al mercado con unas ventajas para los compradores que no tuvieron los que las adquirieron previamente. Aun así, incluso en medio de la incertidumbre, KTM ha ganado el Dakar, sigue dominado el cross en muchos campeonatos y ha empezado la temporada de Moto3 y MotoGP casi como si no hubiese pasado nada.

El inicio de MotoGP marca el segundo gran tema de estas fechas, una temporada que deberá ser realmente apasionante con la llegada de Marc Márquez al equipo oficial Ducati. Al menos por aquí, parece que todo el mundo le da por campeón, incluso antes de la primera carrera, pero la temporada es larga y esa incertidumbre es la que nos va a tener aferrados al campeonato a lo largo de todo lo que queda de año. En este inicio de temporada también hemos asistido a un rosario de lesiones de pilotos de primer nivel, especialmente en motocross, a Prado, Lawrence y Herling, se han sumado una docena más de pilotos en el Supercross AMA, en Superbike las parrillas se han diezmado: Rea y Lecuona, siete lesionados en Supersport, y también el actual Campeón del Mundo de MotoGP, Jorge Martín, con dos lesiones consecutivas, la segunda entrenado, de gravedad.

**LA MEJOR NOTICIA DE ESTOS
DÍAS HA SIDO LA SALVACIÓN
FINANCIERA DE KTM**



Esperemos que la paciencia impere en él, vuelva en perfectas condiciones y no cometa el error de Marc Márquez en su momento.

Por lo que hemos visto hasta ahora, el dominio de Ducati en el asfalto ya no se reduce a MotoGP, sino que se ha extendido a Superbike en su máxima dimensión. En este campeonato, con las fábricas japonesas ya también de capa caída, la única oposición para las motos de Bolonia era la BMW de Toprak Razgatlioglu, pero la anulación de las concesiones y la obligación de emplear un chasis de serie, no le ha sentado nada bien a su efectividad. La firma italiana está adquiriendo una posición en los principales campeonatos como pocas veces hemos visto a lo largo de la historia, algo realmente meritorio para una empresa de su tamaño, especialmente si la comparamos con los gigantes industriales con los que compite. Quizás Ducati ha tenido que dejar en el camino algunos de sus clichés como los chasis multitubulares o la distribución desmodrómica en casi todas sus motos de serie, pero está claro que el espíritu deportivo y la innovación siguen más presentes que nunca.

Y esta temporada, para acompañar a un campeonato tan apasionante, el que debería marcar la vuelta al estrellato de nuestra gran figura, Marc Márquez, en MOTOCICLISMO hemos estrenado una forma más rápida y directa de contaros lo que acontece en el Mundial de MotoGP. Hemos resucitado nuestro Hospitality en formato de vídeo, y contando con los dos únicos periodistas que siguen al completo la temporada en cada circuito, Mela Chércoles y Borja González, que cada jueves, sábado y domingo, al acabar la jornada nos cuentan de primera mano y en directo, todo lo que ha ocurrido en las trastiendas, los comentarios de los pilotos, no sólo de los del podio, los problemas, las tensiones, los cotilleos y el futuro del "Circus". Puedes suscribirte a nuestro canal de YouTube y recibir los avisos en cada conexión. Es la manera más rápida y directa de estar al tanto de cada detalle. **M**

MOTOCICLISMO

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos:
Augusto Moreno de Carlos
Director: Pepe Burgaleta
Directora de Arte: Virginia Ortiz

Redacción: Chechu Lázaro, Santiago Ayala
y Marcos Abelenda.

Colaboradores y Corresponsales: Juan Pedro de la Torre,
Dennis Noyes, Joan Carles Orengo, Keko Ochoa, Roberto
Ruiz, Emilio Scotto, Mónica Pino, Neil Spalding, Adam
Child, Manolo López, Mariano Urdín, Kevin Cameron y
Carlo Pernat. Fotografía: Alejandro Cubino, Félix Macías
y Jaime Olivares.

Departamento de Arte: Ana Callejo, Ramón Cánovas,
Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz.

Tecnología Editorial: Tomás García (Director),
Alberto Vicente (Adjunto al Director).

Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es
Client Services: Begoña Calvo y Raquel Carrasco
coordinacionpublicidad@slib.es.

Eventos Motor: Raúl Moreno (Director)
eventos_motor@slib.es

SPORT LIFE

MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00**.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es Teléfono: **91 060 44 83**
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

MOTOCICLISMO contiene material editorial de la revista
alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

MOTORRAD

Imprime: ROTOCOBRIH Ronda de Valdecarrizo nº 13.
28760 Tres Cantos (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de
Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B
- Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.:
91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206
Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches
(Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91

Depósito legal: M-197 - 1958
© Prohibida la reproducción total o parcial de textos,
dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización.
Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de
Información (ARI) y de la Sección española de la Federación
Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 6 euros,
IVA incluido. Canarias: 6,15 euros, gastos de transporte
incluidos. Ceuta y Melilla: 6 euros, gastos de transporte
incluidos. Printed in Spain



PEFC/14-38-00296

PEFC Certificado

El papel de esta
publicación procede
de bosques
gestionados de forma
sostenible

www.pefc.es

www.motociclismo.es

[motociclismo.es](https://www.facebook.com/motociclismo.es)

[@motociclismo_es](https://twitter.com/motociclismo_es)

motociclismo@slib.es

[motociclismo_es](https://www.instagram.com/motociclismo_es)



32
SUPERPRUEBA
HONDA CB1000
HORNET SP



109
GUÍA MOTOGP
2025



100
CON HONDA EN
EL HIMALAYA

- 3 EDITORIAL**
Buen final, mal comienzo
- 6 EL DOS TIEMPOS NO HA MUERTO**
Langen Motorcycles Two Stroke
- 8 MOTOFLASH**
Actualidad del mundo de la moto
- 12 CFMOTO 675NK**
La sorprendente tricilíndrica china
- 16 ZONTES 368G**
Scooter crossover
- 20 ITALJET DRAGSTER 300**
Sensaciones fuertes
- 24 CFMOTO 800MT-X**
Una nueva trail para el segmento medio
- 28 HONDA GB350S**
Clásica y contemporánea
- 32 NUEVA ERA**
Superprueba
Honda CB1000 Hornet SP
- 42 EL TÉRMINO MEDIO**
Comparamos tres modelos crossover
- 54 UN PASO ADELANTE**
Informe de equipamiento: airbag
- 60 LIBROS**
Últimas novedades editoriales

SUMARIO

Nº 2.658 // Marzo 2025



MOTOS EN ESTE NÚMERO



- 61 DEFENSA AVANZADA**
Analizamos la nuevas botas
Fox Defend ADV
- 62 EQUIPAMIENTO**
Las últimas novedades del sector
- 64 CLASSIC CLUB**
BMW K 100 RS 1990
- 68 MOTOFLASH OFF ROAD**
Las noticias de Moto Verde
- 70 EQUIPAMIENTO OFF ROAD**
Para ti y para tu moto
- 72 HERENCIA**
Husqvarna TE 250 Heritage
- 74 ENTREVISTA CON JORGE PRADO**
"Me motiva el reto de ganar en SX"
- 78 M&M**
Balance pretemporada 2025
- 84 TERRITORIO BULEGA**
Comenzó el Mundial SBK 2025
- 88 FESTIVAL DUCATI**
La columna de Carlo Pernat
- 90 DE BOX EN BOX**
Las noticias del paddock
- 92 ¿CÓMO SE HACE?**
La columna de Kevin Cameron
- 94 HISTORIA DE
LA MOTO DEPORTIVA**
Capítulo 110

- 100 LAS CIMAS DEL MUNDO**
Un viaje con Honda por el Himalaya
- 108 ¿VOLVERÁ EL MOTOR
DE DOS TIEMPOS?**
La columna de Mariano Urdín
- 109 GUÍA MOTOGP 2025**
La temporada de
Grandes Premios está en marcha
- 112 DAVID CONTRA GOLIAT**
Todos contra Ducati en MotoGP
- 114 PILOTOS MOTOGP**
Los 22 protagonistas del año
- 136 MOTOS MOTOGP**
Cinco monturas
- 142 EL ORDEN LÓGICO**
Análisis de Moto2
- 144 PILOTOS MOTO2**
Una parrilla muy movida
- 151 MOTOS MOTO2**
Tres opciones
- 152 LA FUENTE INAGOTABLE**
Análisis de Moto3
- 154 PILOTOS MOTO3**
Buscando al heredero de Alonso
- 161 MOTOS MOTO3**
Honda o KTM
- 162 CAMPEONES**
Palmarés completo del Mundial

- 64** BMW K 100 RS 1990
- 42** BMW S 1000 XR
- 12** CFMOTO 675NK
- 24** CFMOTO 800MT-X
- 32** HONDA CB1000 HORNET SP
- 28** HONDA GB350S
- 72** HUSQVARNA
TE 250 HERITAGE
- 20** ITALJET DRAGSTER 300
- 42** KAWASAKI VERSYS 1100
- 6** LANGEN MOTORCYCLES
TWO STROKES
- 42** SUZUKI GSX-S1000 GX
- 16** ZONTES 368G

El 2 tiempos no ha muerto

LANGEN MOTORCYCLE TWO STROKE

Gracias a la colaboración entre un equipo de ingenieros de Ferrari y un empresario británico, el sueño del dos tiempos se vuelve a hacer. La Langen se presentó como prototipo en 2020, y ya se produce en pequeñas series. Chris Ratcliffe el CEO de Langen Motorcycles, fue anteriormente jefe de diseño en CCM Motorcycles, otra empresa con una visión diferente. Ahora lanza la Langen con un motor bicilíndrico en V de 90° de dos tiempos, 249 cc y dos cigüeñales contrarrotantes, que construye Vins, con sede en Maranello, una empresa fundada en 2017 por cinco ingenieros de Ferrari, bajo la dirección de Vincenzo Mattia. El equipo ha diseñado un motor homologado para carretera que alcanza los 77 CV a 11.700 rpm y 45 Nm de par. Algunas características son que el cárter está fresado en máquinas CNC, tiene un sistema de inyección directa patentado, válvula de escape electrónica e inyección de aceite directamente a los rodamientos del cigüeñal. El lema para el diseño de la Two Stroke es: "Simplificar y reducir peso", siguiendo el mantra del diseñador de Fórmula 1 de Lotus, Colin Chapman. La moto pesa en orden de marcha 119 kg con 14 litros de combustible.

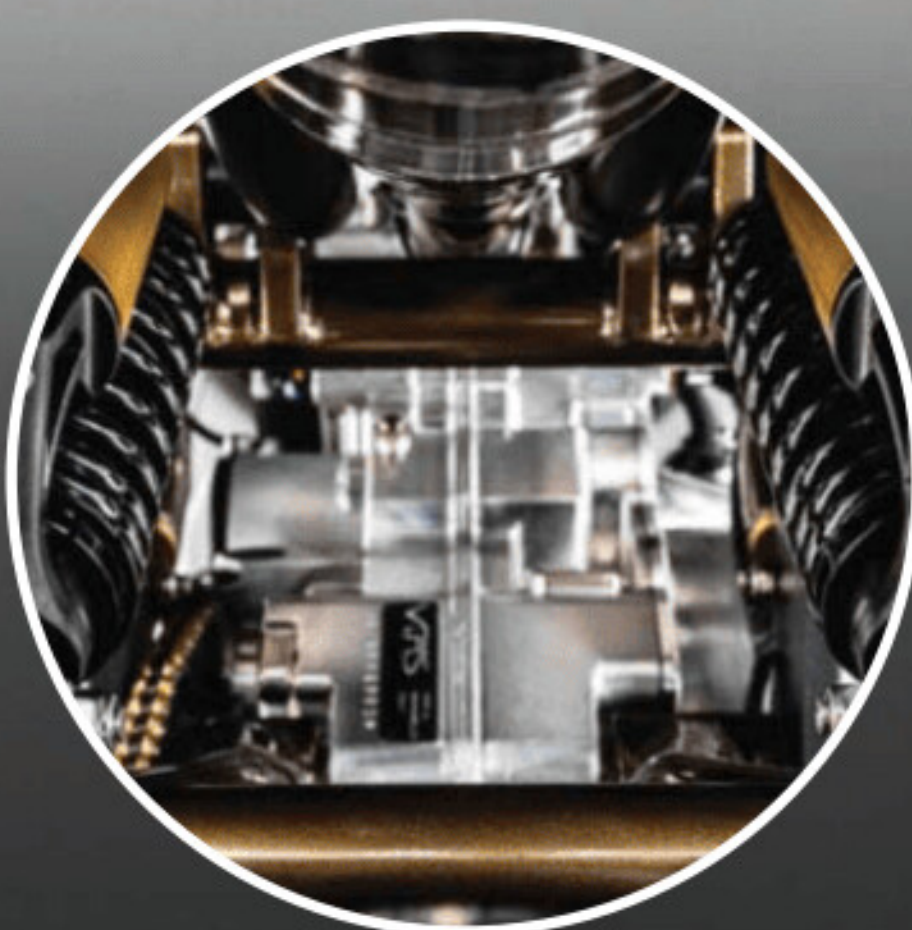
El chasis está formado por una estructura tubular de aluminio hecha a mano, y el subchasis es autoportante de carbono. En la parte delantera hay una horquilla Öhlins RWU de 43 mm totalmente ajustable y en la trasera dos amortiguadores K-Tech Razor, también ajustables en tres vías y con muelles progresivos. Para los frenos se confía en discos Brembo de 320 mm y pinzas radiales de cuatro pistones fresadas con CNC del fabricante británico HEL en la rueda delantera. En la parte trasera, una pinza de dos pistones muerde un disco de 240 mm. El sistema de escape doble de acero inoxidable tiene silenciadores de carbono y proviene de Vins. Con sus características "panzas" de carreras, recuerdan a las motos de GP de los años noventa, tanto en estética como en el sonido único. Las pocas piezas de carenado están hechas de carbono laminado a mano. Cada uno de los 100 ejemplares hechos a mano es una pieza única, con la pintura, el chasis y las ruedas a gusto del propietario, al igual que la posición de conducción, incluyendo manillar, altura del asiento, estriberas y ajuste del chasis. El precio comienza en 35.400 €. **M**



La calidad de los acabados (cárter fresado en CNC, fibra de carbono, etc.), su avanzada tecnología, y la exclusividad del modelo, del que sólo se van a producir 100 unidades, justifican su elevado precio, que parte de los 34.500 euros. Con una joya como esta el motor 2T se mantiene vivo.



LA EXCLUSIVIDAD DE ESTE DISEÑO CON SÓLO 100 UNIDADES,
DEMUESTRA LA VIABILIDAD DEL MOTOR 2T





Medio siglo dorado

La mítica Honda Gold Wing celebra su 50º aniversario manteniendo su estatus como referente en el segmento más exclusivo del turismo sobre dos ruedas. Para celebrarlo la marca comercializa un modelo conmemorativo presenta colores exclusivos: una combinación de Dorado Eternal y Marrón Mahogany Metalizado (inspirada en la GL1500 de 1988) y un diseño en Rojo Bordeaux Metalizado con detalles en negro y oro. Destacan emblemas especiales en la consola y la Smart Key, con un diseño cromado 3D que combina elementos de león y águila. Las primeras 1.833 unidades vendidas en Europa incluirán una maqueta a escala de edición

limitada que muestra la evolución del modelo desde 1975. Además de ser referencia en el segmento touring, la Gold Wing siempre ha estado ligada con la innovación técnica y sus modelos 2025 cuentan con conectividad inalámbrica para Apple CarPlay y Android Auto mediante Wi-Fi (además de la conexión por cable), altavoces mejorados para mayor calidad de sonido y una animación exclusiva en el cuadro de instrumentos digital. Todos los modelos 2025 incorporan un sensor de O2 y actualizaciones en la ECU para cumplir con la normativa Euro 5+, manteniendo así su posición como motocicletas de lujo para viajes de larga distancia.



UNA NINJA PARA EL A2

Kawasaki acaba de lanzar al mercado una versión limitable de la Ninja ZX-4R compatible con el carnet A2. Esta moto deportiva, considerada una de las más radicales y divertidas de la gama Kawasaki, cuenta con un motor de 400 cc y 4 cilindros capaz de alcanzar unas cifras de potencia de cifra de 80 CV con 188 kg de peso y más de 14.500 rpm.

Toda una supersport para exprimir en circuito, pero había numerosas peticiones de seguidores de la marca que deseaban poder disfrutar de esta deportiva de media cilindrada con el carnet A2. De esta forma, Kawasaki comercializa desde ya una versión limitable, que amplía el acceso a uno de sus modelos más carismáticos de su gama.

Diseño renovado



Lambretta actualiza su V125, que ahora apellida Special Flex y cuya denominación se refiere al peculiar guardabarros delantero (Flex Fender), que se mueve con la dirección. Viene equipada con iluminación full LED y un cuadro de instrumentos que combina elementos analógicos y digitales, permitiendo personalizar el color de fondo de la pantalla LCD entre siete opciones diferentes. Incorpora frenos de disco en ambas ruedas y sistema de frenada combinada (CBS). La nueva Lambretta V125 Special Flex presenta también una nueva gama de colores con la incorporación del azul y el naranja con asiento negro, que se suman a los que ya existían: negro mate, verde mate y blanco. Llegará a los concesionarios con un precio de 3.699 euros y la habitual garantía de cinco años que ofrece su distribuidor en España, el Grupo Moteo.



MÁS AUTONOMÍA Y ABS

Velca ha renovado el modelo Calima y le ha añadido la 'S' en su denominación, con mejores prestaciones y más equipada, para un scooter eléctrico que se puede conducir con el carnet A1. La autonomía se ha incrementado hasta los 130 km (30 más que la versión anterior), con una batería de ión-litio de 72V 60Ah extraíble, que se carga en aproximadamente cinco horas. Su motor eléctrico de 5.000 W integrado en la rueda trasera declara 95 km/h, lo que ya le permite desplazamientos interurbanos. Y entre las novedades que más destaca la marca española está la incorporación del sistema de frenado ABS en ambos ejes, con lo que supone de mejora en términos de seguridad, combinado con los neumáticos Michelin City Grip 2. El Velca Calima S tiene un precio de lanzamiento es de 3.690 €, que incluye 3 años de garantía o 50.000 km.

ICÓNICA

Royal Enfield lanza una edición limitada de 100 unidades, de las que 25 estarán destinadas a al mercado europeo, de la Shotgun 650 en colaboración con Icon Motosports, inspirada en la custom "Always Something" presentada en EICMA y Motoverse 2024. Esta motocicleta de colección, cuyo precio es de 8.187 euros, presenta una pintura de tres tonos con gráficos inspirados en competición, llantas con corte dorado, muelles del amortiguador azules y asiento rojo con logotipo. Una motocicleta que fusiona tradición e innovación para los entusiastas del motociclismo. Cada unidad incluirá una exclusiva chaqueta Slabtown Interceptor RE diseñada por Icon.



UNA JOYA EN EL MUSEO

La exposición Box Repsol es una de las más espectaculares en el Museo de la Moto Made in Spain situado en la localidad madrileña de Alcalá de Henares. Allí se pueden ver modelos icónicos como la Derbi 50 de 1971 de Ángel Nieto, la Honda NSR500 de 1995 de Mick Doohan, o la Honda RC213V de 2019 de Marc Márquez. Saliendo del asfalto, uno de los grandes reclamos era la Montesa Cota 4RT con la que Toni Bou elevó a 36 su cuenta de títulos mundiales el año pasado; a la que ahora se une otra joya histórica del trial: la Montesa Cota 4RT con la que el mismo Bou inauguró su casillero de títulos mundiales allá por 2007. La máquina que inició la historia más grande jamás contada en el mundo del motociclismo y que el propio Bou ha definido como su preferida al cederla para la exposición: "Un momento clave en mi carrera, un momento inolvidable para mí, que no me esperaba".





KTM se salva

El pasado 25 de febrero los acreedores de KTM aprobaron el plan de reestructuración propuesto por la firma austriaca. La audiencia contó con la presencia de aproximadamente 100 personas, incluyendo al propio Stefan Pierer, anterior director general y propietario mayoritario, quien recientemente dimitió de su cargo. Según el plan aprobado, KTM pagará a sus acreedores el 30 % de las deudas reclamadas mediante un pago único antes del 23 de mayo de 2025, lo que supone aproximadamente 548 millones de euros de los 2.200 millones reclamados en total. A principios

de junio se volverá a revisar el plan de reestructuración. Para la recuperación financiera, el administrador concursal menciona "inversores estratégicos" que inyectarán capital. Entre ellos destacan Bajaj, socio indio de KTM desde 2007, y CFMoto, fabricante chino con el que mantiene una estrecha colaboración. Además, antes de celebrarse la audiencia se extendió el rumor de que BMW Motorrad podría sumarse como posible comprador, una información que no ha sido confirmada por ninguna de las partes. Esta inyección permitiría reanudar la actividad en la fábrica de Mattighofen en marzo, que lleva paralizada desde antes de Navidad, con el objetivo de tener las cuatro líneas de producción funcionando en un plazo de tres meses.

MV AGUSTA VUELVE A FAMILIA SARDAROV

Pierer Mobility AG se hizo con una participación de MV Agusta a finales de 2022, y con el control de la misma al año siguiente, comprando una parte de la empresa al grupo dirigido por Timur Sardarov. El grupo austriaco comenzó a modificar el sistema de gestión, producción y distribución de la firma italiana, de manera que KTM compraba toda la producción de MV Agusta para venderla en una red de concesionarios renovada. Sin embargo, los graves problemas financieros de Pierer Mobility AG, han obligado al grupo de deshacerse de la marca, que en 2024 tuvo año exitoso en lo que se refiere a su situación financiera, vendió 4.000 motos, con un crecimiento del 116 % respecto a 2023. El acuerdo de compra por parte de Art of Mobility S.A, asegura que MV Agusta va a permanecer completamente al margen del proceso de reestructuración financiera de KTM, al no pertenecer ya al grupo. La red de concesionarios de MV Agusta va a continuar sin cambios, actualmente con 219 puntos de venta activos, incluidos los 41 servicios técnicos.



PRIMERA TIENDA BAJAJ

Bajaj Auto, uno de los mayores fabricantes de motocicletas de India, ha inaugurado su primera tienda oficial en España. Ubicada en la Calle d'Aribau 65 de Barcelona, esta flagship store de más de 250 m² representa también la primera apertura de la marca en Europa. Rakesh Sharma, Executive Director de Bajaj Auto, expresó que este es

"el primer paso" de su expansión por España, donde esperan alcanzar las 1.500 unidades vendidas a largo plazo, aprovechando el crecimiento del sector de las dos ruedas en el país. Durante la inauguración, presentaron la Pulsar NS400Z, que estará disponible en marzo, equipada con el motor de 373 cc más potente de Bajaj.

 Wunderlich®



PROTECCIÓN TOTAL PARA SU MOTO

Nuestras líneas de protección Wunderlich **ULTIMATE** y **GUARD**, perfectamente combinadas, contribuyen a mejorar significativamente la seguridad y cumplen con todo tipo de necesidades.

ULTIMATE – para los más aventureros.
Cuando la mayor resistencia es vital.

GUARD – robustez para todos los usos.
Protección efectiva con un peso optimizado.

WUNDERLICH PROTECTION.
PROTECCIÓN EN CUALQUIER TERRENO.
DENTRO Y FUERA DEL ASFALTO.



**DEFENSAS PARA EL DEPÓSITO
ULTIMATE PRO**



WWW.WUNDERLICH.ES

60/5
DÍAS TEST AÑOS GARANTÍA

DISPONIBLES ONLINE O EN SU
DISTRIBUIDOR WUNDERLICH HABITUAL



CFMOTO 675NK

CON SUS NUEVAS TRICILÍNDRICAS DE 675 CC, CFMOTO DA UN NUEVO EMPUJE A SU GAMA EN LA CATEGORÍA MEDIA, AL TIEMPO QUE PRESENTA UN PRODUCTO COMPLETAMENTE ORIGINAL, DESMARCÁNDOSE DEL EMPLEO DE MOTORES INSPIRADOS O DIRECTAMENTE PROCEDENTES DE OTROS FABRICANTES.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: CFMOTO.

Si hay algo que está cambiando nuestro mercado en los últimos tiempos, no hay duda que es el asalto de las firmas chinas en cilindradas cada vez mayores. Hemos pasado de la invasión de modelos de 125 cc para el carnet A1 que se basaban en precios bajos, a modelos que en esta categoría ya son perfectamente comparables con los occidentales y japoneses, y de ahí hemos pasado al crecimiento en categorías cada vez mayores. Es cierto que inicialmente las motos de media cilindrada que se ofrecían eran en su inmensa mayoría productos con motores copiados de los japoneses. El propulsor de la Honda CB500 ha servido para algo más que modelo de inspiración para multitud de bicilíndricas orientales, y aún lo sigue siendo. Otros como los Kawasaki 650 también han tenido réplica, incluso en la propia CFMoto, que tiene en él su base de la gama 700.

El caso de CFMoto es un tanto especial, porque como también ocurre con Voge, estas empresas fabrican motores para constructores europeos, BMW en el primer caso y KTM en el segundo. Esto les ha abierto la puerta a avances en su tecnología cuando no a emplear esas mismas plantas motrices, y gracias a su gigantesco potencial económico, salir del nido y comenzar una nueva vida con diseños propios parece que ha sido el siguiente paso. De esta manera nos encontramos ahora con las nuevas CFMoto 675, dotadas de un inédito motor de tres cilindros en línea, diseñado y fabricado por este gigante asiático. La NK es la versión naked, una moto que rompe con lo que tenía hasta este momento, pero que sigue cumpliendo con las líneas maestras de los productos de su país, buen equipamiento, estética propia y un precio más bajo que el

de sus rivales tradicionales. Esta tricilíndrica llega acompañada de una segunda versión más deportiva, la SR-R, dotada de un carenado completo y posición más deportiva gracias a unos semimanillares y parece que se va a complementar en breve con otros modelos de mayor empaque todavía. Por una parte ya vimos en Milán un motor V4 de más de un litro de cilindrada, y por otra han aparecido imágenes de una nueva tetracilíndrica de aspecto similar a la SR-R.

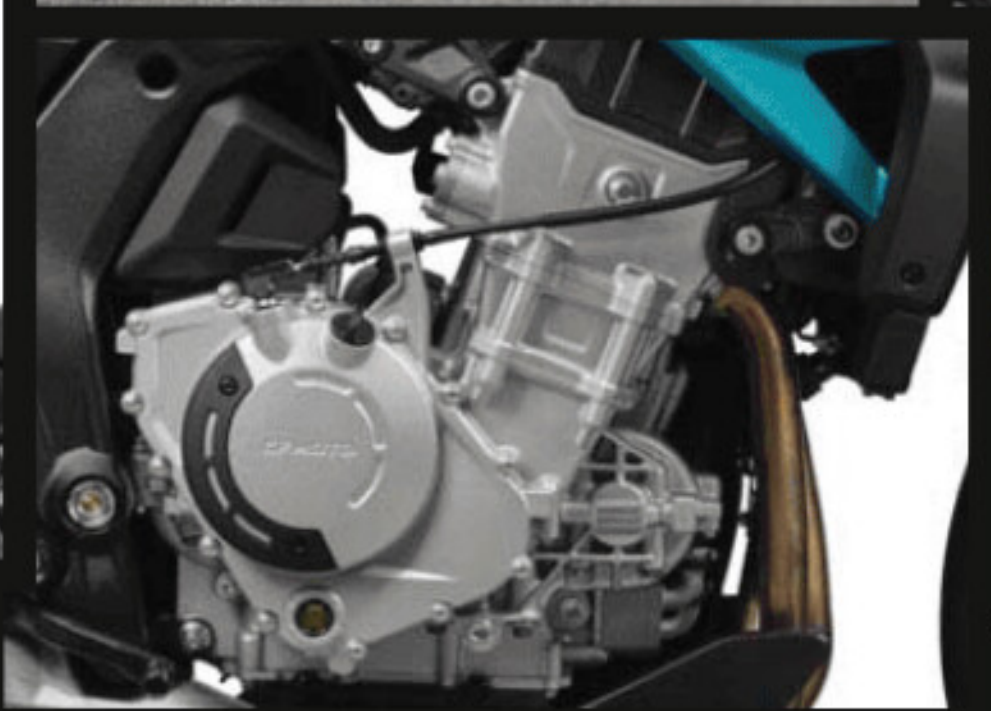
SIN SORPRESAS

Parece que los motores de tres cilindros son el siguiente paso para algunos fabricantes chinos. A este tricilíndrico hay que sumar el que Zontes ya tiene en el mercado, y lo cierto es que en las cilindradas medias son una excelente opción. Por una parte, son más simples que los tetracilíndricos, y por otra es fácil lograr más rendimiento con ellos que con los bicilíndricos. Si a esto sumamos que con una cierta modularidad se pueden convertir en otros de cuatro cilindros, en este caso un 900 cc, sin excesivas complicaciones, la jugada es atractiva.

En el caso de la 675NK, aunque la capacidad del motor sea la misma que el del Triumph original de la Street Triple, lo cierto es que es un motor diferente, con unas cotas diferentes y carrera más larga. CFMoto ha lanzado inicialmente dos versiones, la "libre" con una potencia máxima de 70 kW (95 CV), y la homologada Euro 5+, que es la que vendrá a Europa que la reduce ligeramente hasta los 66 kW (89 CV), y que también podrá limitarse en su momento al carnet A2. La electrónica incluye control de tracción, con dos opciones y mapas de motor, que se ajustan de manera muy sencilla en el cuadro digital. Su funciona-



Estética muy moderna, con un faro LED en forma de Y. El tricilíndrico de diseño propio, con 90 CV en versión Euro 5+. La cubierta de los frenos delanteros tiene canales de refrigeración a las pinzas.



miento es el que se espera de este tipo de motor en este segmento, con una respuesta contundente desde medio régimen, aunque abajo del todo es un poco remolón. La mejor zona de funcionamiento está a partir de unas 5.000 rpm, y aunque no tiene la contundencia de los modelos más potentes de la categoría, empuja linealmente hasta el final. El cambio tiene asistente, pero únicamente en sentido ascendente, trabaja correctamente en ambos sentidos, pero a estas alturas se echa de menos que puedas olvidarte del embrague en las reducciones, ya que sin él no consigues mover la palanca con facilidad.

El chasis, por su parte, está formado por una estructura tubular que forma una doble viga, con dos travesaños rectangulares de gran sección formando el esqueleto principal, soldados al resto de los elementos que lo forman, y con el subchasis atornillado, todo ello realizado en acero. Aunque el motor está anclado en cuatro puntos, ayudando el soporte trasero de las culatas a aumentar la rigidez, no se nota que lo sea especialmente, lo que ayuda a que la moto se mueva con facilidad. Esta primera toma de contacto la hemos realizado en la pista de karts del

Técnica

Precio: 6.790 €; **Motor:** 3 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 12 V; **Diámetro x carrera:** 72,0 x 55,2 mm; **Cilindrada:** 675 cc; **Compresión:** 11,5:1; **Potencia máx. dec.:** 66 kW (89 CV) a 11.000 rpm; **Par máx. dec.:** 68 Nm a 8.250 rpm; **Alimentación:** 3 inyectores. Toberas de 36 mm; **Modos de conducción:** 3; **Ayudas electrónicas:** TC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Tubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** N.D.; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 120 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 120 mm; **Reglajes:** Precarga y extensión; **Freno del.:** 2 discos de 300 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 240 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 180/55-17". Llanta 5,50"; **Medidas. Cap. Depósito:** 15 l; **Peso lleno:** 189 kg; **Dist. entre ejes:** 1.400 mm; **Altura asiento:** 810 mm.

circuito de Portimao, que aunque tiene unas dimensiones mayores de lo habitual en este tipo de circuitos, es más estrecha y revirada que una convencional, y en esas curvas enlazadas de segunda y tercera, la 675NK se movía de lado a lado con agilidad y precisión. La altura al suelo de los estribos queda un tanto justa, pero no es una moto de circuito, sino para utilizarla en ciudad y carretera, y en esas condiciones no habrá problemas.

Las suspensiones son ajustables en un amplio rango, y están taradas de serie para ofrecer confort en ambos trenes, lo que quiere decir que si tienes intención de exigirla en curvas acabarán siendo algo blandas, especialmente la trasera, que no puede regularse en el hidráulico de compresión. Los frenos también tienen un buen tacto, sin una respuesta brusca en ningún momento, pero el sistema ABS está tarado de manera muy cautelosa y es muy intrusivo, de manera que si fuerzas la maneta desde un principio actúa enseguida y durante bastante tiempo. El equipo es J.Juan, y se ha instalado un sistema de ventilación de las pinzas al más puro estilo

El chasis tubular de acero forma una doble viga por encima del motor y tiene el subchasis atornillado, con el motor anclado por cuatro puntos. El basculante de aluminio está fundido y tiene forma de banana para dejar espacio al sistema de escape tras el motor.

La electrónica incluye modos de motor y un sistema de control de tracción con dos niveles de actuación además de su desconexión. La pantalla TFT puede conectarse mediante una app de la marca al teléfono para multiplicar la información y contar con un navegador.

Las suspensiones están firmadas por KYB, con una horquilla invertida regulable en tres vías y un amortiguador colocado en posición bastante inclinada y anclado directamente al basculante, que se regula en precarga y extensión.

El motor de tres cilindros en línea tiene una estructura tradicional con el cigüeñal calado a 120° y un bloque de cilindros bastante vertical. Las culatas tienen cuatro válvulas y el sistema de distribución dos árboles de levas que operan directamente sobre vasos invertidos. El eje de equilibrado está situado delante de la manivela.

de las carreras de MotogP o Superbike, que se une a una aleta delantera bastante grande, que cubre casi toda la superficie de los discos delanteros de 300 mm de diámetro. Los neumáticos CST van mejor de lo que se espera en un principio, al menos en seco y con el agarre de un circuito, permitiendo frenar más allá de lo que el sistema ABS opina, y con agarre en aceleraciones e inclinaciones, al tiempo que mantienen la linealidad en la inclinación en una moto que es bastante ágil.

RELAJADA

La posición de conducción es lo suficientemente relajada para poder circular durante tiempo sin problemas. El asiento está dividido en dos secciones, y hay una tapa opcional para la zona del colín, aunque incluso sin ella el pasajero va a tener una vida dura encima de la moto, situado en un palomar a bastante altura y sin asas apropiadas. El manillar y los estribos están bien adaptados para una altura europea, y el asiento está a una altura que te permite llegar sin problemas con los dos pies al suelo. Estéticamente la 675NK no puede ocultar su origen, con unas ópticas LED delanteras en forma de Y acompañadas de una pequeña pantalla para cubrir el cuadro de relojes, y también de los colores habituales de la firma, que ya hemos visto en otros modelos, con su azul característico complementado con el fondo blanco. Un aspecto en el que la nueva CFMoto 765NK va a destacar es el precio, algo que ya viene siendo en los modelos de origen chino que quieren afianzarse en el mercado. Por 6.780 € te encuentras con una moto

Rivales



Honda CBR650R

649 cc / 95 CV / 211 kg / 10.400 €



KTM 790 Duke

799 cc / 95 CV / 187 kg / 9.549 €



Triumph Trident 660

660 cc / 81 CV / 190 kg / 8.595 €

de tres cilindros con una potencia cercana a la máxima para poder limitarse al carnet A2, con un equipamiento más que correcto y un diseño moderno. Lo más cercano a ella es la Triumph Trident, también con un motor de tres cilindros, pero algo menos potente y con un equipamiento por debajo del de sus hermanas las Street Triple, que ya cubican 765 cc y están en otra categoría de precio y prestaciones. Lo que está claro es que CFMoto quiere implantarse en segmentos cada vez mayores, y con el músculo industrial que posee no dudamos que lo va a conseguir. La 675NK quizás necesitaría esos 5 CV que ha perdido en la Euro 5+ y algunos ajustes en los frenos para luchar de tú a tú con las motos establecidas en su segmento, pero hablamos de detalles que quedan más que cubiertos con ese precio tan espectacular. **M**

Conclusión

CFMoto nos enseña su primera moto de media cilindrada que puede considerar totalmente propia, con un motor de tres cilindros hecho en casa que encaja a la perfección en el segmento medio. La 675NK, la naked de la gama tiene un precio por debajo de la mayoría del de las bicilíndricas de esa cilindrada y mayores prestaciones. Con un buen equipamiento, de firmas reconocidas y un comportamiento que no desmerece de sus prestaciones, se convierte en una opción real para los que quieren una moto de uso diario de orientación deportiva, pero sin extremismos.



ZONTES 368G

EN PLENA OLA DE LOS CROSSOVER DE MEDIA CILINDRADA, ZONTES LLEGA DISPUESTA A REMOVER EL AVISPERO CON UN SCOOTER DE CORTE MUY AVENTURERO, BUENOS ACABADOS Y UN COMPLETÍSIMO EQUIPAMIENTO DE SERIE.

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: LLUÍS LLURBA.

Los crossover están de moda y Zontes pone en el mercado un scooter cuyo diseño que nos recuerda al padre de todos estos aventureros, el Honda X-ADV, con el que evidentemente no compite de tú a tú, por la diferencia de cilindrada, pero en el que se inspira visualmente. Y con esa estética pretende plantar cara al hermano pequeño, el Honda AVD350, que es el rey absoluto de su categoría. Y que se no se despiste el gigante nipón, porque con apenas unas semanas en el mercado ya se ha situado segundo en la tabla de matriculaciones en 2025 dentro de este segmento de los todocaminos de media cilindrada.

La imponente figura del Zontes 368G gana en las distancias cortas, con un nivel de acabados propios de una marca premium. En la presentación tuvimos la ocasión de ver las entrañas del scooter y todo el cableado, tornillería y chasis también está muy bien trabajado. Aunque de verdad, lo que más llama la atención es la cantidad de equipamiento que tiene de serie. Lo tecnológico lo damos por hecho en una marca como Zontes, con conectividad total, puños calefactables, sensor de presión de neumáticos o

la cámara dual HD delantera y trasera, marca de la casa.

Lo realmente innovador es todos esos detalles que le convierten en el crossover más puro de su categoría: Horquilla invertida con doble tija regulables en compresión y extensión, doble amortiguador también regulable en precarga y extensión, rueda delantera de 17", con llantas de radios tubeless y neumáticos mixtos, manillar cónico regulable en inclinación, parabrisas regulable en altura, cubremanos, protector de cárter, defensas anticaídas, faros antiniebla, estriberas para rodar en posición off road, además de ABS y control de tracción desconectables para su uso en pista. Un completo pack 'Adventure' incluido de serie y cuyo único extra sería el baúl trasero.

TRES EN UNO

El Zontes 368G es un crossover en apariencia y en equipamiento, pero también juega en la liga de los scooter de rueda alta con su llanta delantera de 17" que le da un plus de estabilidad; y con su tamaño, capacidad del depósito (17,5 l), autonomía (más de 400 km) y espacio para dos cascos integrales bajo el asien-



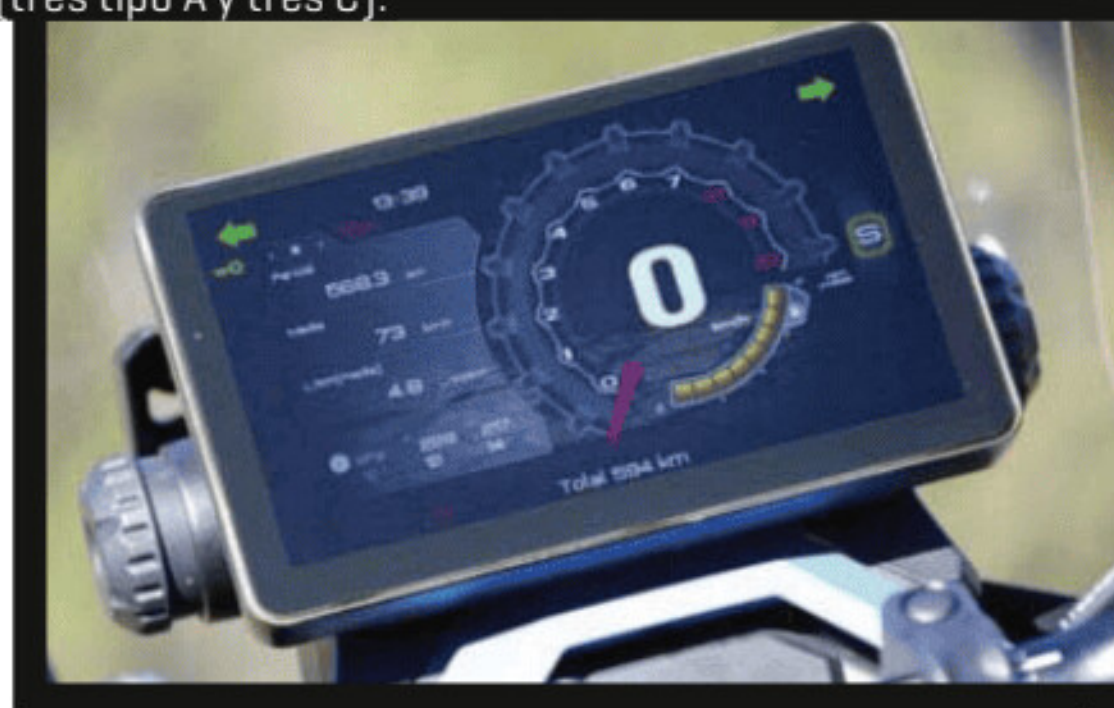
La zona del asiento se ensancha para alojar dos cascos integrales en su hueco y un detalle muy endurero son el segundo juego de estriberas para la conducción de pie cuando estás en una pista.

Dos cámaras HD graban cada vez que te pones en movimiento, con sensor de visión nocturna, 140° de ángulo de visión y 128 GB de almacenamiento. Los vídeos se pueden descargar al móvil a través de la app Zontes Smart.

La parte frontal es toda una declaración de intenciones: Horquilla invertida de largo recorrido y regulable, doble tija, llantas de radios tubeless de 17", neumáticos mixtos, defensas, protector bajos y paramanos.

La tercera generación del motor de Zontes de media cilindrada, que empezó siendo un 310 cc, pasó a un 349 cc, para llegar a este 368 cc de casi 39 CV, que cuenta con dos mapas de inyección [Eco y Sport].

Pantalla TFT de 8" con cuatro visualizaciones y función 'mirroring' para replicar algunas de las apps de tu smartphone. Además, en el scooter hay seis entradas de USB (tres tipo A y tres C).



Técnica

to, podría rivalizar perfectamente con los mejores GT.

Probablemente, la mayoría del uso que hagas de un scooter como éste será un mix de ciudad con extrarradio. Una combinación ganadora para el Zontes 368G. Es un scooter voluminoso, aunque la altura del asiento al suelo no es tan elevada (790 mm), sí puede generar algún reparo para las tallas más bajas. En marcha se vuelve ágil y manejable, y sus suspensiones absorben las trampas del entramado urbano. En autovía, la postura de conducción es cómoda, con el manillar muy ancho de su herencia más campera y puedes combinar hasta tres posiciones para colocar los pies (en la plataforma, el contraescudo y los estribos off road). La pantalla es muy protectora e incluso en su posición más alta no flanea. El motor tiene una buena pegada inicial y mejores recuperaciones, estirando hasta llegar a ver los 160 km/h de marcador.

Precio: 5.592 €; **Motor:** 1 cil. Refr. líquida; **Distribución:** SOHC 4V; **Diámetro x carrera:** 79,0 x 75,0 mm; **Cilindrada:** 367,6 cc; **Compresión:** 11,8:1; **Potencia máx. dec.:** 28,9 kW (38,8 CV) a 7.500 rpm; **Par máx. dec.:** 40 Nm a 6.000 rpm; **Modos de conducción:** 2 [Sport y Eco]; **Ayudas electrónicas:** TC; **Embrague:** Centrifugo; **Cambio:** Variador centrifugo; **Transmisión sec.:** Correa; **Chasis:** Multitubular en acero; **Basculante:** Motor portante; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 154 mm; **Reglajes:** Compresión y extensión; **Suspensión tras./Recorrido:** Doble amortiguador / 114 mm; **Reglajes:** Precarga y extensión; **Freno del.:** Un disco de 300 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 240 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / Sí; **Rueda del.:** 110/70-17"; **Rueda tras.:** 150/70-14"; **Cap. Depósito:** 17,5 l; **Peso lleno:** 203 kg; **Dist. entre ejes:** 1.560 mm; **Altura asiento:** 790 mm.

Cuando exprimes el chasis y la parte ciclo en general por carretera de curvas notas que sus neumáticos mixtos no son los de mayor agarre y tampoco estaría de más poner un segundo disco en el tren delantero, aunque la frenada cumple y el ABS, por momentos, se vuelve un pelín intrusivo. En el momento en que te adentras en una pista forestal, toca desconectarlo, como hacemos con el TCS, y te das cuenta de que te puedes divertir con este scooter en un tramo con piedras sueltas y alguna que otra rodera traicionera. Ahí se nota ese plus que tiene en las suspensiones y el hecho de que tengas los estribos específicos para off road hace que lleves una posición mucho más natural de pie sobre el scooter.

Si lo comparamos con los de su segmento, hay que reconocer que destaca en este tipo de terrenos pedregosos. Ya sé que no es una moto de enduro y que probablemente el uso que hagas de un scooter sobre tierra será residual, pero con los crossover en general no se trata tanto de lo que vaya a hacer, sino de tener la capacidad de poder hacerlo. **M**

Saber comunicar

es una parte muy importante de tu empresa

Y también de la nuestra

¿Sabes
qué es el
branded
content?

¿Cómo es
el mundo
cookieless?

¿Qué es
el full
funnel?

¿Qué es
performance
marketing?

Las respuestas a tus preguntas sobre comunicación
publicitaria en

www.comunicataalks.com

am Asociación de
Agencias de Medios

Para que la comunicación funcione



ITALJET DRAGSTER 300

NO ES FÁCIL ENCUADRAR AL DRAGSTER DENTRO DE UN SEGMENTO. NO COMPITE EN LA MISMA LIGA QUE LOS SCOOTER DEPORTIVOS, PORQUE NO HAY NINGUNO TAN EXTREMO Y RADICAL. ASÍ QUE LO QUE HACE ES CREAR SU PROPIO CONCEPTO, QUE HA LLAMADO 'URBAN SUPERBIKE' Y QUE LO DEFINE DE MANERA BASTANTE LITERAL.

TEXTO: CHECHU LÁZARO. FOTOS: JAIME OLIVARES.

No te descubro nada si te digo que Italjet es una marca diferente. De hecho, no es casualidad que comparta ciudad de origen con Ducati o que su sede se encuentre en la región de Emilia-Romaña, el 'Motor Valley' italiano y donde nacieron marcas como Ferrari, Lamborghini, Maserati o la propia Bimota. De hecho, si los de Rimini hicieran un scooter se parecería mucho a este Dragster.

La marca boloñesa ya utilizó en los años noventa esta denominación que ahora recupera, manteniendo la misma esencia que hace tres décadas. Con una arquitectura alternativa, creada en torno a un chasis multitubular que deja todo al descubierto y la suspensión delantera ISS (Independent Steering System) con un basculante monobrazo y un amortiguador horizontal en el epicentro del scooter. Lo que no ha podido replicar es aquel explosivo motor de dos tiempos, que tendría imposible hoy en día superar la actual normativa de emisiones. Pero este 'trescientos' de cuatro tiempos mantiene el tipo de un conjunto tan extremadamente racing.

IRREVERENTE

Si tienes un Dragster olvídate de pasar desapercibido, más aún teniendo esta versión 'Malossi' de colores tan llamativos y que es una réplica del scooter de la copa monomarca que patrocina la firma italiana (la versión estándar se comercializa por 110 euros menos y también existe una réplica

Gresini Racing que no ha llegado a nuestro país). Sobre la estética, cada cual que saque sus conclusiones, pero lo que no se puede negar es que su diseño es absolutamente vanguardista y va en una dirección totalmente opuesta al propio concepto de un scooter. Borra de tu mente su lado práctico. Apenas tiene hueco bajo el asiento, no hay guanteras ni rastro de conectividad, la única concesión es una toma de USB en el escudo. Tampoco busques el confort en marcha porque no hay nada que te proteja frente al aire, el asiento es duro, las suspensiones rígidas y solo hay una posición para los pies. A cambio, tienes lo más parecido a un scooter de carreras con unas soluciones técnicas únicas en el mercado.

Su seña de identidad es su peculiar tren delantero, con un basculante monobrazo que une la rueda con el chasis tubular y que hace que la dirección quede aislada de la suspensión. Gracias a la desnudez de su conjunto se aprecia cómo actúa el amortiguador, montado de manera horizontal entre los pies. Y un segundo amortiguador trasero, anclado al subchasis y con un pequeño de ángulo de inclinación. Entre ambos se encargan de mantener en todo momento el contacto con el asfalto y, aunque son regulables, el Dragster es duro de suspensiones y rígido por naturaleza.

A pesar de que dirección y suspensión son independientes, no notas una conducción, perdón, un pilotaje diferente al de un scooter convencional. Resulta curioso que no se hunda la horquilla cuando frenas,



El colín visto por detrás no tiene nada que envidiar al de una superbike y el hueco bajo el asiento casi que tampoco, porque el espacio para guardar cosas podría ser el de una guantera grande.

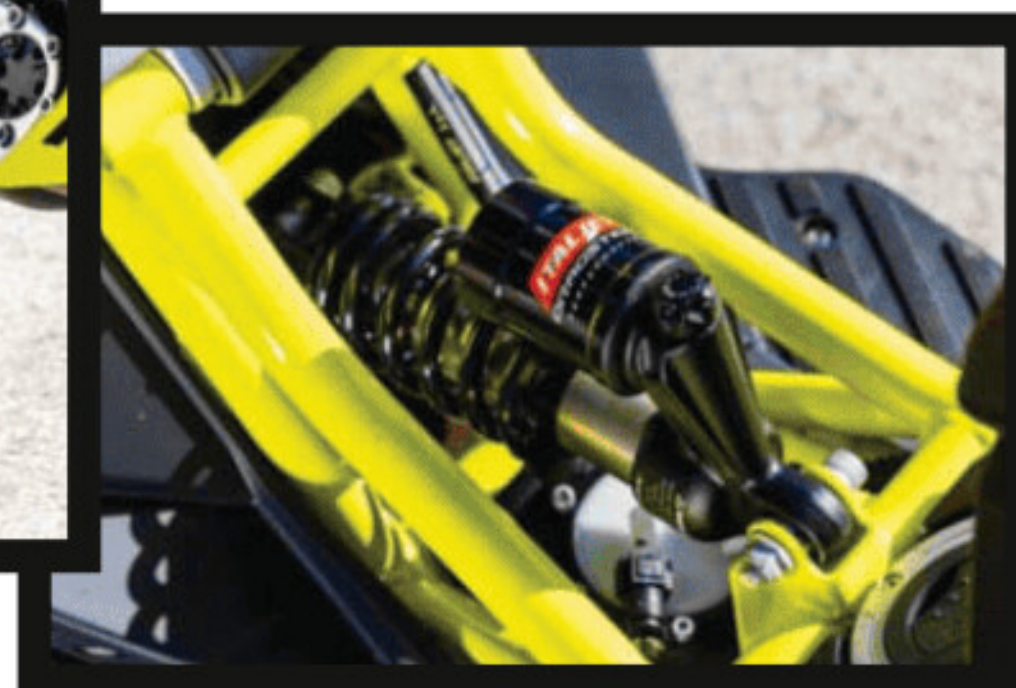
La única parte carenada del Dragster es el frontal, donde se sitúan un par de alerones a cada lado al más puro estilo MotoGP, como el protector de frenos que hace las veces de intermitente.



El chasis mixto tubular de acero al cromo-molibdeno con secciones intercaladas en fundición de aluminio, sirve de unión con el subchasis trasero y la parte superior del tren delantero.

Sin duda su seña de identidad es el peculiar tren delantero con amortiguador horizontal y basculante monobrazo denominado ISS (Independent Steering System), que aísla dirección y suspensión.

Detalle del amortiguador delantero y el basculante. El cuadro de instrumentos tampoco cuenta con muchas florituras, con velocímetro, cuentakilómetros total y un parcial, revoluciones y fecha y hora.



pero el feeling delantero es bueno cuando entras un poco fuerte en una rotonda o cuando trazas alguna curva de radio más largo a mayor velocidad. La verdad que se nota firme el tren delantero y esa estabilidad se transmite al conjunto del scooter. Apenas se notan vibraciones, aunque eso es mérito también del propulsor de origen Piaggio de 278 cc, que estira bastante y que te permite salir fuera de la ciudad con solvencia.

Es muy compacto y ligero. Con una distancia entre ejes de apenas 1.345 mm y un peso lleno de 155 kg. El asiento se sitúa a solo 770 mm del suelo y con la estrechez de su conjunto todo parece más fácil. Es ratonero en ciudad, con giros inmediatos gracias a las ruedas de 12 y 13 pulgadas, con neumáticos de serie Pirelli Angel Scooter. Pese ser un 'trescientos' se mueve entre coches como un ciclomotor, con un chasis que se comporta de manera soberbia. Agilidad acompañada de seguridad, con pinzas de freno Brembo que muerden sobre un disco delantero lobulado y que detienen sin dudar el Dragster. Como ves, la estética y las prestaciones los pone Italjet, el modo 'racing' es cosa del piloto... **M**

Técnica

Datos oficiales

Precio: **7.099 €**

Motor: 1 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 4 V; **Diámetro x carrera:** 75.0 x 63.0 mm; **Cilindrada:** 278 cc; **Compresión:** N.d. Potencia máx. dec.: 17,5 kW [23,8 CV] a 8.250 rpm; **Par máx. dec.:** 26 Nm a 6.250 rpm; **Alimentación:** N.d. Modos de conducción: No; **Ayudas electrónicas:** No; **Embrague:** Centrífugo en seco; **Cambio:** Variador centrífugo; Transmisión sec.: Correa; **Chasis:** Multitubular de acero; **Basculante:** Monobrazo de aluminio; **Geometría:** N.d.; **Suspensión del.:** Monobrazo con amortiguador; **Diámetro barras/Recorrido:** N.d.; **Reglajes:** Precarga; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / N.d.; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** Un disco de 240 mm; **Pinzas:** 2 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 175 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / Sí; **Rueda del.:** 120/70-12"; **Rueda tras.:** 140/60-13"; **Cap. Depósito:** 11 l; **Peso vacío:** 128 kg; **Dist. entre ejes:** 1.345 mm; **Altura asiento:** 770 mm.

Prestaciones

Velocidad máxima: 125 km/h; **Aceleración:** 0-60 km/h: 5,6 s / 45 m; **0-100 m:** 8,3 s / 79 km/h; **0-400 m:** 19,3 s / 07 km/h; **Recuperación:** 60-80 km/h: 3,1 s / 62 m; **60-90 km/h:** 5,3 s / 115 m; **Peso lleno:** 155,4 kg; **Reparto (lleno con piloto):** 44,2 / 55,8 %; **Consumo Medio:** 4,2 l/100 km; **Autonomía:** 262 km.

Conclusión

Italjet va de frente con su Dragster. Es exactamente lo que parece. No esperes un scooter práctico y cómodo para el día a día. Pero a cambio de renunciar a su lado más funcional, tendrás un vehículo único, de diseño vanguardista y muy divertido y ágil para 'competir' en la ciudad, donde difícilmente pasarás desapercibido.

MOTOCICLISMO

ESPECIAL

HISTORIA DE LA MOTO DEPORTIVA

1908-1961



**POR SOLO
10€
YA EN
TU KIOSCO**

Un número especial dedicado a la historia
de las motos de competición

www.sportlifeiberica.es



CFMOTO 800MT-X

LA AMPLIACIÓN DE LA GAMA TRAIL DE CFMOTO SE DIRIGE ESPECIALMENTE AL CAMPO CON ESTA 800MT-X, UNA MOTO BASADA EN LA EXPERIENCIA DE UNOS MODELOS TAN ADAPTADOS A ESTE MEDIO COMO LAS KTM 790 ADVENTURE, CON LA QUE COMPARTE UNA BUENA PARTE DE SU MECÁNICA.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: CFMOTO.

En el año 2023 las KTM dotadas de su motor de 799 cc comenzaron a fabricarse en una nueva factoría construida por CFMoto con este fin. Las 790 fueron las primeras motos de la firma austríaca dotadas de un motor de dos cilindros en línea, que con el tiempo han evolucionado aumentando de cilindrada en sus versiones 890 y 990. Al tiempo que la firma china fabricaba para KTM, también comenzó a desarrollar sus propios productos basados en las mecánicas de sus clientes, comenzando por sus 800MT, unas trail con una arquitectura muy similar a la de las Adventure, pero con algunas variaciones. A estos modelos se les unió la 800NK, el modelo naked, y ahora la gama se amplía con esta 800MT-X, que complementa las dos que ya estaban en el catálogo, la 800MT Sport y la Explore, ambas versiones orientadas sobre todo a la carretera, con llantas delanteras de 19" y traseras de 17". A esta familia es a la que se ha unido esta 800MT-X, una moto con unas aspiraciones claramente más campestres, pero que mantiene una buena parte de la estructura mecánica de sus hermanas.

BASE COMÚN

Tanto el motor como el chasis de las 800MT son similares al de la 790 Adventure de KTM, de manera que CFMoto ya parte de una base plenamente probada y eficaz.

En el motor de dos cilindros en línea con una cilindrada de 799 cc, se ha ajustado la potencia a 70 kW (96 CV), de manera que pueda complementarse con una versión A2, y dispone de una electrónica al día, con tres modos de motor, que incluyen uno "off road" y la posibilidad de anular el control de tracción y el ABS de la rueda trasera cuando se circula por el campo, aunque este segundo tiene que volver a configurarse cada vez que se gira la llave de contacto. Para comunicarse con el sistema de gestión se cuenta con una pantalla digital de formato vertical, como ya es costumbre en este tipo de motos, que tiene una "interfa-ce" realmente fácil de usar con ayuda de un pulsador en la piña izquierda.

El chasis, por su parte, también sigue las formas del KTM, algo lógico porque se pueden aprovechar las mismas piezas que ya se fabrican para la Adventure, con una estructura tubular en la que la mayoría de los elementos son rectos y con un subchasis atornillado a la estructura principal. El basculante no es el mismo de la KTM, que emplea unos tubos fundidos de perfil en "C", con los nervios de refuerzo vistos desde el exterior. La estructura del CFMoto es cerrada, y desde luego más fácil de mantener limpia. En las suspensiones se ha optado por ampliar el recorrido a los 240 mm, con una horquilla de eje adelantado regulable en tres vías y un amortiguador anclado



La posición de conducción permite hacer kilómetros sin fatiga. La pantalla de instrumentación es vertical. El depósito descende hacia abajo, como la KTM. El amortiguador está muy inclinado.



directamente al basculante con ajuste de precarga y extensión. Los frenos están firmados como es habitual en CFMoto por J.Juan, con pinzas de cuatro pistones de anclaje radial en la rueda delantera. Las llantas son uno de los puntos en los que la 800MT-X se diferencia de sus hermanas, ya que se han montado componentes más orientados al campo, con medida 21" delante y 18" detrás. Los neumáticos originales son unos CST que imitan los Pirelli Scorpion que no necesitan cámara. El sistema empleado por CFMoto para dar hermeticidad a las llantas es una cabecilla doble que permite anclar los radios en el lugar habitual en la llanta, en vez de en los laterales.

Otro punto en el que la versión X se separa de sus hermanas es la carrocería, y especialmente el depósito de gasolina, que tiene una buena capacidad 22 litros, pero con bastante menos volumen del habitual en la parte superior, ya que al igual que en las KTM, se descuelga por los laterales, lo que además permite bajar el centro de gravedad. El sillín es ahora de una pieza y con una línea bastante plana para permitir una mayor movilidad. El mayor recorrido de las

Técnica

Precio: 8.990 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 88,0 x 65,7 mm; **Cilindrada:** 799 cc; **Compresión:** 12,7:1; **Potencia máx. dec.:** 67 kW (91 CV) a 8.250 rpm; **Par máx. dec.:** 86 Nm a 6.500 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 42 mm; **Modos de conducción:** 3; **Ayudas electrónicas:** TC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Tubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 48 mm / 230 mm; **Reglajes:** Tres vías; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 230 mm; **Reglajes:** Precarga y extensión; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 230 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / Sí; **Rueda del.:** 90/90-21". Llanta 1,85"; **Rueda tras.:** 150/70-18". Llanta 3.50"; **Medidas:** Cap. Depósito: 22 l; **Peso en seco:** 196 kg; **Distancia entre ejes:** 1.530 mm; **Altura asiento:** 870 mm.

suspensiones ha elevado su altura hasta los 870 mm, aunque se puede optar por una configuración que baja la altura 120 mm y se complementa con un asiento a 830 mm del suelo. El peso declarado en seco es de 196 kg, lo que llevará la moto a unos 215 kg llena, en el mismo entorno de la KTM.

AL CAMPO

CFMoto nos preparó para la primera toma de contacto de esta 800MT-X una larga ruta por el Sur del Algarve portugués, con base en el circuito de Portimao, y lo cierto es que con las lluvias de los días precedentes las sendas estaban realmente divertidas para los aficionados a circular entre los bosques, repletas de charcos, piscinas, balsas de lodo, y todo complementado con tramos pedregosos. En estas condiciones la CFMoto pudo demostrar ser capaz de aventurarse en cualquier terreno sin complejos. Con unos neumáticos dotados de más taco el plan hubiese sido perfecto. En cualquier caso, está claro que la experiencia de KTM ha sido aplicada con rigor en esta moto, la posición es perfecta para conducir de pie sin cansarse a lo largo de mucho tiempo.



El chasis tubular mantiene la misma filosofía de las KTM, con tubos rectos y el basculante de aluminio anclado por el exterior de la estructura principal. El subchasis trasero está atornillado.

El depósito de gasolina de plástico es bastante bajo por la parte superior, ya que se extiende por los dos laterales aumentando su capacidad a 22 litros y bajando el centro de gravedad.

Las llantas de radios tienen su propio sistema para emplear neumáticos sin cámara que permite utilizar el radiado normal, con las cabecillas situadas en el centro del arco. Los frenos están firmados por J.Juan, con pinzas de cuatro pistones de anclaje radial en la rueda delantera.

El motor es similar al que equipan las KTM 790 en sus diferentes versiones, aunque con algunos cambios como el de la gestión electrónica, que es propia y se realiza a través de una plataforma Bosch.

Rivales

Después de más de 100 km de ruta off road, seguíamos como nuevos. Esta adaptación al campo también provoca que sentado notes las piernas algo flexionadas y los brazos elevados.

Las suspensiones trabajan bien, tienes altura libre al suelo y mucha protección por la parte delantera, incluso en la zona inferior, incluso la pantalla es lo suficientemente amplia como para circular por carretera a buena velocidad con comodidad. Además, el equipo de frenos tiene un tacto suave inicial, que se complementa con el tacto general de la moto, ya que el motor funciona con el habitual carácter de las KTM, un propulsor de piernas largas al que no le importa girar a bajo y medio régimen, pero que al tiempo tiene empuje hasta el final. La gestión electrónica ha mejorado claramente respecto a las primeras versiones de la 800MT, que tenían una respuesta al acelerador un tanto errática. Ahora la conexión con el gas es perfecta, y el motor responde a las órdenes del puño de inmediato y con progresividad. La moto dispone de asistente de cambio en ambos sentidos, con un funcionamiento que es el punto que con mayor facilidad podría mejorar, especialmente en la precisión.

La deriva hacia el campo de la MT-X no la ha restado muchas facultades para circular por el asfalto, y de hecho sus neumáticos se adaptan bien a él. Con sus largos recorridos de suspensiones es cómoda y puedes circular por firmes en mal estado sin notarlo. Las suspensiones se pueden adaptar a cualquier situación, y el motor tiene empuje arriba para lograr unas buenas presta-

ciones. Además, dispones de una buena cúpula, protectores de manos, el resguardo de las piernas que supone la parte inferior del depósito y una posición relajada. Hasta el pasajero se encuentra con unas amplias asas, de manera que puedes utilizarla como una viajera capaz de transitar por cualquier terreno. Su altura de asiento puede hacerla algo delicada para los que no alcancen una cierta talla, pero como no es muy pesada, la maña ayudará. Y todo esto se complementa con un precio que es realmente interesante, menos de 9.000 € para una moto que casi podría considerarse un clon de la KTM. Tiene su propia estética, ciertas diferencias, pero mantiene su alma, y gran parte de su cuerpo. **M**



Aprilia Tuareg 660
660 cc / 80 CV / 204 kg / 10.999 €



BMW F 900 GS
895 cc / 105 CV / 219 kg / 13.980 €



KTM 790 Adventure
799 cc / 96 CV / 214 kg / 11.799 €

Conclusión

CFMoto lanza su tercera versión de la 800MT, una moto que es realmente parecida a la KTM 790 Adventure que ellos mismos fabrican. Tiene una estructura muy parecida, claras diferencias estéticas y algunos componentes que pueden considerarse más "populares", pero en lo importante es básicamente igual, incluso ya en la gestión del motor. La MT-X es la más campera y lo demuestra, pero sin olvidar que, para llegar a un camino, también hay que circular por la carretera. La aventura se populariza, porque su precio es verdaderamente sorprendente para una moto de su categoría y con su equipamiento.

HONDA GB350S

DESPUÉS DE PRESENTARLA EN EL SALÓN DE MILÁN 2024 (EICMA), LLEGA POR FIN LA PEQUEÑA GB350S PARA EL MERCADO ESPAÑOL. SE TRATA DE UNA MOTO CLÁSICA PERO REPLETA DE MODERNIDAD MECÁNICA DONDE DESTACA SU BAJÍSIMO CONSUMO Y UN PRECIO DE TAN SOLO 4.500 € PARA UNA MOTO FABRICADA EN JAPÓN.

TEXTO: DAVID REMÓN. FOTOS: FRANCESC MONTERO / HONDA.

Crear una moto que agrade a experimentados motociclistas y a iniciados en el carné A2, es un trabajo realmente complicado. Las generaciones cambian sus gustos y demandas, así que los fabricantes por lo general separan sus líneas de trabajo para desarrollar modelos de perfiles tan diferentes.

Pero la moda retro ya no es solo de los más veteranos. La tendencia entre los más jóvenes por este estilo, ha provocado que modelos de 125 cc de estilo "vintage", hayan sido su alternativa a los scooters en las urbes.

Honda se planta en Europa con una moto que seduce por muchas cosas, pero sin duda lo primero y lo que entra por los ojos es su silueta. Es clásica, pero también aporta el sello de calidad de la marca en acabados, en soluciones técnicas así como en comportamiento dinámico.

Pero además de esos argumentos llegan dos que van a romper moldes: el precio y el consumo. Así que se presenta en el mercado español por 4.500 € a lo que hay que sumar el ridículo consumo para su cilindrada, puesto que habla de unos 2,5 litros a los 100 kilómetros. Y todo eso es gracias a su tecnología camuflada en esa clásica configuración...

SEDUCTORA

Esto es lo que ha conseguido Honda con la creación de la GB350S. La versión en concreto es el Sport de la gama GB, compuesta por dos modelos más que no llegan

a Europa. Motos monocilíndricas de cuatro tiempos con la misión de seducir a románticos, experimentados o no, o los que están aprendiendo con el carné A2, sin olvidar los que buscan la ansiada movilidad de bajo coste pero que aporte estilo.

Todo eso es lo que agrupa la nueva Honda GB350S, un modelo que cuando lo pruebas, no te deja indiferente. Todo es bajo en ella: el precio, el consumo, el mantenimiento, el asiento, el coste de los packs y accesorios... en definitiva, una moto que si arrasó en Asia, en Europa parece pretender hacer lo mismo como contraofensiva de los modelos provenientes de China.

Junto a la agraciada estética "old school" proveniente de aquellas deportivas de baja y media cilindrada que Honda fabricó en los años '80, como la GB250 Clubman o las GB400/500 TT, esta moto además se ajusta a las necesidades actuales de emisiones, con la Euro 5+ y además con la funcionalidad que representa ser una perfecta herramienta para cada día. También servirá para aquellos románticos que solo quieran pasear con ella, donde el depósito con sus más de 600 kilómetros de autonomía, les hará olvidar de donde están las gasolineras...

Su ergonomía es dulce, apta para todos los públicos por sus cotas. El sienta a 800 mm del suelo, está en el justo punto donde todas las tallas, desde el 1,65 a los 1,80 m entran sin problema, con una bien resuelta triangulación entre manillar, estribas y asiento. El asiento es cómodo por su amplitud, no es blando, lo que consigue no agotar al conductor. El pasajero tiene menos espa-





El primer vistazo ya convence. El cuadro de instrumentos es analógico con una pequeña pantalla digital. El asiento es cómodo y de una altura accesible a todas las tallas.



cio, pero suficiente para sus pretensiones, echando solo en falta el agarradero trasero para asirse.

El conductor se encontrará con un cuadro de mandos también retro, con un gran reloj analógico acompañado de una pantalla LCD donde, de forma rotacional, informa de mucha más información de la esperada. Además de la habitual en el formato de cuentakilómetros total, vienen dos parciales (uno de ellos con consumo medio), un voltímetro, nivel de combustible, autonomía total y marcha engranada, además del siempre útil reloj horario. La iluminación de toda la moto es por LED, asegurando ver y ser vistos con la claridad. Los intermitentes delanteros hacen la función de luz diurna, aportando además el sistema de frenada de emergencia (ESS) que los activa en formato warning ante una fuerte frenada.

La calidad de la moto es lo que llama la atención por su precio, aunque Honda en este sentido nunca baja la guardia. Los mandos son muy suaves, frenos, caja de cambios, destacando la leva del embrague que, al aportar antirrebote, parece de mantequilla y no cansa en absoluto: de los

Técnica

Precio: 4.500 €; **Motor:** Un cilindro vertical. Refr. por aire; **Distribución:** SOHC 2 V; **Diámetro x carrera:** 70,0 x 90,5 mm; **Cilindrada:** 348 cc; **Compresión:** 9,5:1; **Potencia máx. dec.:** 16 kW (21 CV) a 5.500 rpm; **Par máx. dec.:** 29 Nm a 3.000 rpm; **Alimentación:** Un inyector; **Modos de conducción:** No tiene; **Ayudas electrónicas:** No tiene; **Acc.** **Embrague:** Cable; **Cambio:** 5 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Tubular de simple cuna desdoblada en acero; **Basculante:** Doble brazo de acero; **Geometría:** 27°/ 120 mm; **Suspensión del.:** Horquilla convencional; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 106 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** 2 amortiguadores paralelos / 120 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** Un disco de 310 mm; **Pinzas:** 2 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 240 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 100/90-19". Llanta 2,50"; **Rueda tras.:** 15X/70-17". Llanta 4,00"; **Medidas:** Cap. Depósito: 15 l; **Peso lleno:** 178 kg; **Dist. entre ejes:** 1.440 mm; **Altura asiento:** 800 mm.

más suaves que he probado. Los conmutadores, pues lo mismo, con menos de los habituales, puesto que aquí no hay modos de conducción, el gas es por cable de doble tiro y el ordenador de a bordo se controla desde un pulsador desde el mismo reloj central.

La seguridad de esta Honda también está presente aun con ese ajustado precio. Para empezar, aporta sistema ABS de gran calidad que no es desconectable, acompañado del control de tracción de la marca (HSTC) que este sí se puede desactivar. Si tomamos en cuenta que aporta unos neumáticos Metzeler Tourance Next de altísima calidad, la pérdida de tracción solo se puede justificar en aquellos que, por falta de conocimientos, abren el gas en superficies extremadamente deslizantes, fruto de la falta de experiencia.

TAN SENCILLA COMO EFECTIVA

Uno de los puntos que seduce, además de la silueta, es el sonido de su motor. Los ingenieros de Honda han creado un motor de carrera larga y enorme volante motor que le aportan mucha personalidad a su

Además de aportar buena ergonomía entre el depósito y el asiento, la capacidad del primero y el confort del segundo sorprenden en una moto de su precio, ampliando el espectro de posibles clientes.



Toda la moto es full LED, destacando su gran faro delantero que aporta alta calidad de luz nocturna junto con los intermitentes delanteros que hacen a su vez de "day light". El ESS, activación del warning en frenadas de emergencia, también viene de serie.

El motor es un monocilíndrico de 348 cc (15,5 kW a 5.500 rpm) de carrera larga y de eje descentrado con tecnología "low friction". Pensado para el carné A2, destaca por consumos y suavidad.

Viene con frenos de disco en ambos trenes, de 310 mm delante y 240 mm detrás, con ABS e incluso con control de tracción. Los neumáticos Metzeler Tourance Next destacan en su calidad de agarre.

Rivales

funcionamiento donde se la ha sumado su escape de una sola cámara de resonancia para crear ese "sound". Sus 348 cc generan 29 Nm de par motor a tan solo 3.000 rpm sin olvidar que su potencia máxima es de tan solo 21 CV (15,5 kW) a 5.500 rpm. Con estas credenciales conseguir que un motor de estas prestaciones seduzca, es algo que me sorprendió a mí mismo porque no es lo habitual. Pero la verdad es que, entre el sonido y la facilidad de recuperar que tiene, mejor que las aceleraciones a alto régimen, la GB350S es una moto divertida de conducir y que se ajusta no solo a todos los niveles de conducción sino también a todo tipo de vías.

La caja de cambios de cinco velocidades es de largo recorrido, no es rápida, pero es que la moto invita a no correr y estresarte en ninguna de tus decisiones. La frenada me gustó, suficiente para sus prestaciones, con buen tacto en ambos trenes, aunque la leva del delantero tendría que ser ajustable dado el abanico de clientes que se subirán a ella.

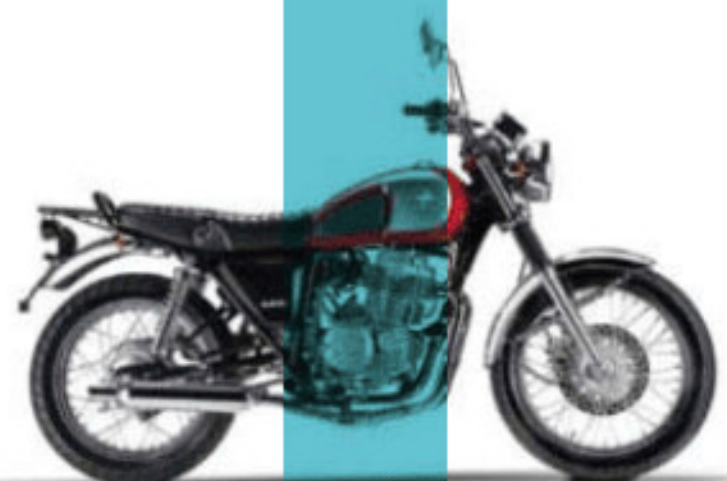
La ciudad y el medio interurbano es su medio, porque rueda sin problema entre los 100/110 km/h, con unos consumos que, rodando solo, rara vez llega a los 2,8 litros de media, de ahí su excelente autonomía.

En Honda además, como veréis en las fotos, han creado dos paquetes de accesorios. Uno más deportivo, el Pack Style que aporta cúpula, colín y soportes que hacen de defensas del motor con antinieblas integrados, así como el Pack Travel, con alforjas de tela extraíbles, pantalla alta y cubre manos: el primero por 500 € y el segundo por 432 €.



Benelli Imperiale 400

374 cc / 21 CV / 205 kg / 4.390 €



Mash Five Hundred 400

397 cc / 27 CV / 151 kg / 3.995 €



Royal Enfield HNTR 350

349 cc / 20 CV / 181 kg / 4.187 €

Su comportamiento urbano por suavidad es una delicia, dado que no vibra apenas nada. Gira en sitios muy estrechos y su par motor a bajas vueltas consigue que la caja de cambios la muevas menos de lo esperado para su potencia.

La carretera es divertida sobre ella, pero has de entender a la GB, porque si buscas la fuerza en la zona alta del motor, es fácil cortar inyección. Lo que quiere es que disfrutes de ella de otra forma, de su alta estabilidad, así como el sonido del escape, invitándote a que reduzcas menos y recuperes más en las marchas largas. Es placentera, frena mejor de lo esperado y el consumo en este medio se mueve casi en los mismos valores que en ciudad, siempre que su filosofía la entiendas. **M**

Conclusión

Para mí es una moto que encaja con mucha gente... Sean experimentados o no, chica o chico, alto o bajo, si el estilo clásico mezclado con el moderno del acabado Sport les encaja, seguro que será su moto. Su ajustado precio, consumo, así como peso, el bajo mantenimiento, la relación precio/calidad así como una lista de accesorios que se pueden escoger por separado o mediante el formato de paquetes, hacen que pocos modelos sean tan sugerentes para tantos perfiles: ciudad, carretera, para cada día o para el fin de semana... Tú escoge, también entre los tres colores: negro, gris y azul.

HONDA CB1000 HORNET SP

NUEVA ERA

EN SU ORIGEN, LAS MOTOS QUE SE VINIERON A DENOMINAR STREETFIGHTER ERAN BÁSICAMENTE LAS MISMAS DEPORTIVAS DE ALTO RENDIMIENTO QUE NUTRÍAN LOS SEGMENTOS SUPERSPORT Y SUPERBIKE, A LAS QUE SE LES HABÍA ELIMINADO EL CARENADO, INSTALADO UN MANILLAR ALTO Y REDUCIDO LIGERAMENTE LA POTENCIA, PERO CON EL TIEMPO LAS COSAS HAN CAMBIADO Y SE HAN INDEPENDIZADO CASI TOTALMENTE, COMO DEMUESTRA LA GÉNESIS DE LA NUEVA HORNET 1000.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME OLIVARES.
COLABORA: SERGIO ROMERO.

Está claro que las cosas han cambiado en el segmento de las naked deportivas de alta cilindrada, y que ahora tenemos dos grupos perfectamente diferenciados. Por una parte, nos encontramos con lo que podríamos considerar como los modelos “puristas”, esos que mantienen el concepto original, y que siguen derivando de las superbike de sus respectivas firmas. El problema es que el desarrollo de esas superdeportivas, las han llevado a tener motores de más de 200 CV, una implementación electrónica alucinante y unos componentes de pura competición. Bregar con motos de esa potencia carentes de carenado es realmente emocionante, pero no lo que busca una buena parte del público, que tampoco está dispuesto a pagar más de 20.000 € por una de ellas. Con esta radicalización, se abre un enorme hueco para motos con una buena potencia, hablamos entre 125 CV y 170 CV, con un extremismo mecánico menor, y también con precios mucho más ajustados. El éxito de motos como la Kawasaki Z900 desde hace tiempo demuestra que es una vía bien jugosa en el mercado.

Honda se ha aplicado el cuento, y ha dado un golpe de timón con su nueva CB1000. No es que sus antecesoras fueran modelos verdaderamente radicales, pero ahora sencillamente se desvían de las superbike de manera clara para convertirse en motos más sencillas, y desde luego más baratas. Con el antecedente de su hermana menor, la CB750 Hornet, que se lanzó con un precio

inferior al del resto de las motos de su categoría, llega la versión de un litro, que vuelve a sorprender con un precio que en la versión estándar roza por debajo los 11.000 €, y que en esta SP equipada con Brembo y Öhlins, no llega a los 13.000 €, al nivel de la Kawasaki Z900 SE, que siempre ha destacado por su precio y por debajo de la Suzuki GSX-S1000, la moto con la que en su ficha técnica rivaliza de manera más cercana.

EL GANCHO

En la Hornet se ha instalado la base del motor de la CBR1000RR de 2017, un propulsor que había recibido una importante actualización y ya estaba dotado de una electrónica de primer nivel e incorporaba IMU para la toma de decisiones. Sobre este motor se ha trabajado en el sentido habitual, reduciendo la potencia e intentando mejorar el par para lograr una respuesta dulce. Tiene menos compresión, diferentes árboles de levas, y desde luego, una gestión electrónica bien diferente. Para cumplir la normativa Euro 5+, que son dos pasos más allá de la Euro 4 del motor original, no sólo ha habido que mejorar la eficiencia del catalizador, sino ser más eficaces y precisos en la toma de datos y reducir la proporción de gasolina.

El resultado es un motor con un carácter similar, pero con cifras más bajas de rendimiento. No se trata únicamente de la potencia perdida, aquel motor de 2017 dio en nuestro banco de potencia en el embrague 185 CV a 12.900 rpm, frente a los 152 CV





Enseguida te sientes conectado a la nueva CB1000 Hornet, donde todo parece estar en su sitio y permite disfrutarla con efectividad y de una forma fluida y cómoda.



a 11.165 rpm de la CB1000, sino también del par. La cifra mínima era en aquel caso 84 Nm a 6.500 rpm, y ahora 77 Nm a 5.500 rpm, pero con un bache más pronunciado, como se puede observar claramente en el gráfico. La nueva Hornet se sirve en dos versiones, y esta SP tiene 5 CV más de potencia máxima, lo que requería un escape más desenvuelto. Para reducir la sonoridad a bajo y medio régimen y potenciar el par en esas zonas, cuenta con una válvula de mariposa en el escape que tapona algo los gases hasta alto régimen. Y a lo largo de nuestra primera de contacto con este modelo, probando ambas versiones, pudimos certificar que efectivamente la SP tiene un motor en el que el bache en medios es menor, lo que no quiere decir que no exista.

Los más de 150 CV del tetracilíndrico dan para mucho, y como es habitual en estos motores, no sólo puedes exprimirlos arriba, sino que tienen un funcionamiento suave y lineal abajo del todo, lo que te permite circular a baja velocidad o en ciudad con un total confort. El asistente del cambio en ambos sentidos puede ser empleado desde bajo régimen y además el embrague es suave y progresivo. También como ya es norma, cuando la moto está fría, el régimen de ralentí es bastante elevado para lograr que la temperatura aumente cuanto antes, y hay que tenerlo en cuenta al salir. Una vez en marcha puedes elegir entre los tres modos de conducción habituales y otros dos configurables, que permiten ajustar independientemente todos los valores de gestión del motor y ayudas electrónicas. La aceleración es bastante constante, y de hecho, ese bache en marcha se nota más como un empuje suplementario cuando el par comienza a ascender, que como una merma en el rendimiento. A partir de 6.000 rpm tienes empuje constante hasta más allá de 11.000 rpm, en un motor muy fácil de usar. Además, la posición de conducción no es nada extrema y el asiento estrecho te permite una gran movilidad, lo que ayuda a recorrer largas distancias sin un cansancio excesivo, aunque lógicamente la ausencia de carenado restringe la velocidad de cruce.



HONDA VUELVE A APLICAR EN LA CB1000 LA MISMA FÓRMULA QUE LE DIO ÉXITO EN LA CB750 HORNET

LIGERA

Probablemente la característica que define a la nueva Hornet 1000 más que ninguna otra es el comportamiento de su bastidor. Los anteriores chasis de doble viga de aluminio han dado paso a una estructura tubular que tiene una arquitectura bastante parecida a la de sus hermanas menores. Tiene un par de largos tubos superiores que van de la pipa de dirección a la parte trasera del motor, unidos a tirantes delanteros, la estructura fundida de anclaje del basculante y el subchasis tubular, con todas las partes soldadas entre ellas. El motor dispone de tres puntos de anclaje, dos en la zona posterior y otro en el bloque de los cilindros, pero no hay un cuarto en la parte trasera de la culata. El hecho que los tubos superiores se encarguen casi en exclusiva de dar rigidez a la estructura, unido a que el motor por la parte delantera no está anclado directamente a los tubos descendentes sino a unas placas en forma de "S" intermedias, lo dota de una cierta flexibilidad. A esto se une una dirección bastante cerrada, con un ángulo de 24° y menos de 100 mm de avance, y una distancia entre ejes de 1.455 mm.

El resultado es una moto realmente ágil y rápida de reacciones, que cambia de dirección sin esfuerzo y que en ciudad se mueve como si tuviese mucho menos peso. Esa flexibilidad de la parte ciclo sólo muestra su "cara B" cuando la exprimes entre curvas. Te vas a encontrar por una parte con que esas reacciones inmediatas que logran que no cueste nada moverla de lado a lado e inclinarla sin esfuerzo hasta el ángulo que decidas llevarla, no te proporciona la sensación de aplomo una vez en la trazada de sus antecesoras. También puede provocar en ciertas ocasiones algunos movimientos, sobre todo al acelerar fuerte a la



1



2



3

1. En su versión SP cuenta con amortiguador Öhlins que regulado con precisión ofrece una gran estabilidad al acelerar.

2. La adaptación del motor a la normativa Euro 5+ hace que el propulsor pierda potencia y par respecto a la base original.

3. El asistente de cambio se ha convertido en un elemento imprescindible.

4. La gestión del menú desde la botonera de la piña izquierda resulta mucho más sencilla que en otros modelos Honda.

5. Al pasajero no le queda una ubicación especialmente cómoda cuando se quita la tapa de su asiento.

6. El escape dispone de una válvula de mariposa que a bajo y medio régimen controla el nivel sonoro de las emisiones, y se abre cuando el motor llega a alto régimen.

7. En la versión SP equipa frenos Brembo, que en la CB1000 estándar son los habituales Nissin japoneses.



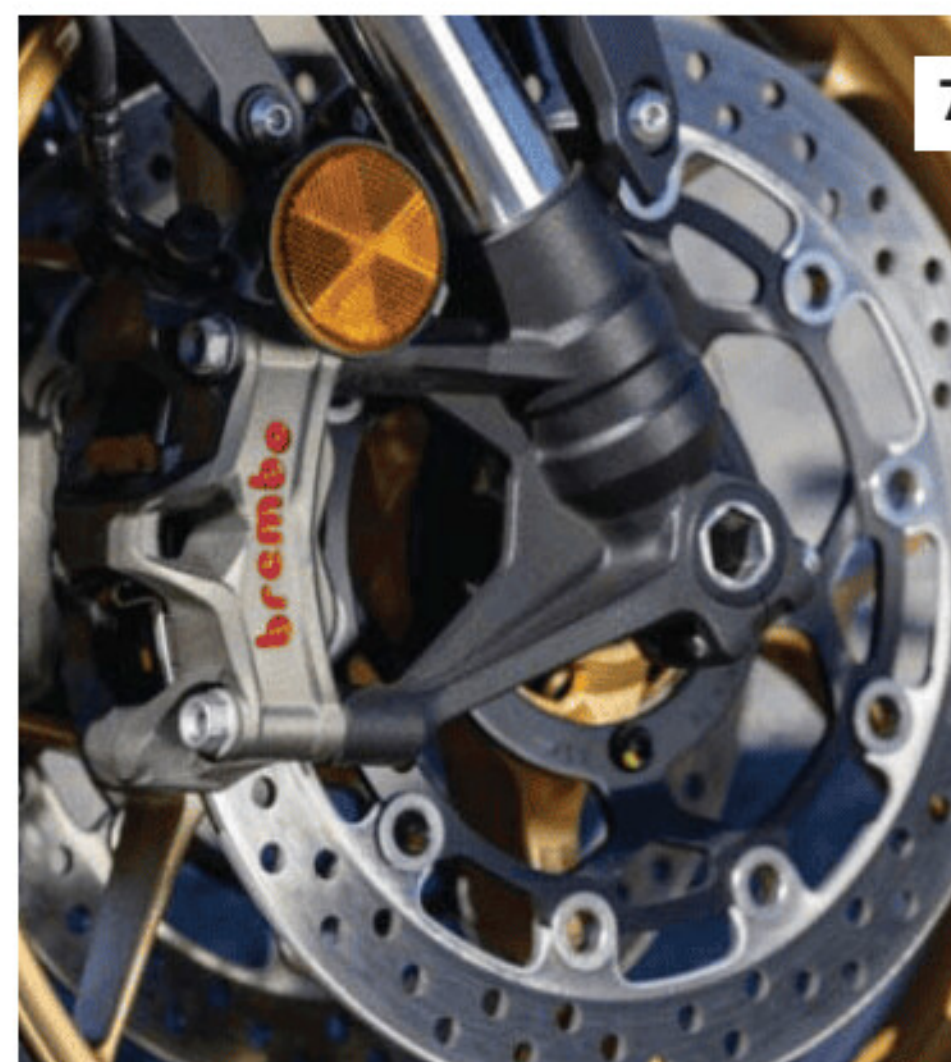
4



5



6



7



Rivales

salida de las curvas, especialmente las lentas con un asfalto algo rizado o con baches. La versión SP con su amortiguador Öhlins no se hunde especialmente atrás al abrir el acelerador, sobre todo si lo regulas con precisión, y eso es importante para mantener la dirección sin movimientos al acelerar en asfalto ondulado. Una característica que se mantiene respecto a la CB1000R precedente es la limitación electrónica de la velocidad máxima a 230 km/h.

La SP también se diferencia por su sistema de freno Brembo en vez del Nissin de la estándar. Puede que finalmente la potencia de ambos conjuntos sea muy similar, pero el tacto es diferente. El equipo italiano, que también incluye una bomba radial, tiene un tacto más directo, con una mordiente inicial más fuerte, que se mantiene al seguir apretando. Los nipones son más progresivos, con menos fuerza inicial y un aumento constante según sigues empujando la maneta. Como la horquilla es regulable en tres vías con ajuste de la precarga en la izquierda y de los dos hidráulicos en la derecha, puedes regularla según tu forma de frenar, para evitar movimientos demasiado rápidos al principio de la frenada si eres brusco de inicio.

TIEMPOS MODERNOS

Algo en lo que también se desmarca la nueva CB1000 de anteriores modelos es en su estética, que se ha modernizado. En un mercado como el de las naked deportivas en el que el estilo es una baza fundamental, Honda ha dado un paso al frente, como puede comprobarse en el faro delantero o la parte trasera muy adelantada con la



BMW S 1000 R

999 cc / 170 CV / 196 kg / 18.650 €



Kawasaki Z900 SE

948 cc / 124 CV / 213 kg / 12.475 €



Suzuki GSX-S1000

999 cc / 152 CV / 214 kg / 13.895 €

matrícula proyectada hacia atrás. Todo esto no ha influido en lo que podríamos definir como la esencia de una Honda, esa sensación de conexión inmediata que se adquiere nada más subirte a ella, la facilidad de conducción y la sensación que todo está en su sitio desde el primer momento. El cuadro digital es nuevo y tiene un manejo más sencillo que otros de la marca, con la ayuda de un pulsador de cuatro direcciones en la piña. Aún tienes que aprender a navegar por los menús y encontrar la vía, pero no te darás por vencido como en otros. No hay un equipamiento de primer nivel, algo lógico si tenemos el precio de la moto, y no vas a encontrar ni llave ni cerradura electrónicas, tomas de corriente ni otros accesorios de serie, pero de lo que se trata es de tener una moto efectiva con un coste más que moderado.

El pasajero sigue siendo una tarea pendiente, y aunque cambies la tapa que llevaba nuestra unidad de prueba y se instale el asiento, se va a encontrar con un espacio insuficiente, sin una adecuada sujeción. Es una moto individual, en eso se diferencia poco con respecto a los modelos más deportivos de la categoría. Las dos versiones tienen los mismos componentes en la carrocería, aunque se diferencian en los colores, una única decoración negra con toques dorados en las suspensiones y llantas para la versión SP, y tres colores planos en la estándar. Entre las piezas opcionales, quizás la que mejora más el aspecto son las tapas laterales de la quilla, que ocultan los colectores y el catalizador del sistema de escape, que tienen un aspecto que no casa con el cuidado del resto de la moto. **M**

Técnica

La suspensión trasera cuenta con un amortiguador Öhlins TTX36 con regulación de tres vías manual, que trabaja sobre un sistema de bieletas y un basculante de doble brazo de aluminio que carece de refuerzos superiores.

El chasis tubular de acero tiene una estructura similar a la de sus hermanas pequeñas, con dos vigas superiores que acaban rodeando el motor por detrás. Las vigas delanteras están algo separadas del motor y lo anclan con unas pletinas intermedias. El subchasis está soldado a la estructura principal.

La carrocería ha cambiado por completo respecto a las anteriores generaciones, con unas ópticas dobles delanteras colocadas bastante bajas y con la parte trasera proyectada hacia delante y la matrícula en un largo soporte con placas de aluminio.



La versión SP tiene algo más de potencia y también una válvula de mariposa en el tubo de escape para retener a bajo y medio régimen los gases y mejorar el par, además de reducir la sonoridad, y dejar mayor libertad al motor a alto régimen.

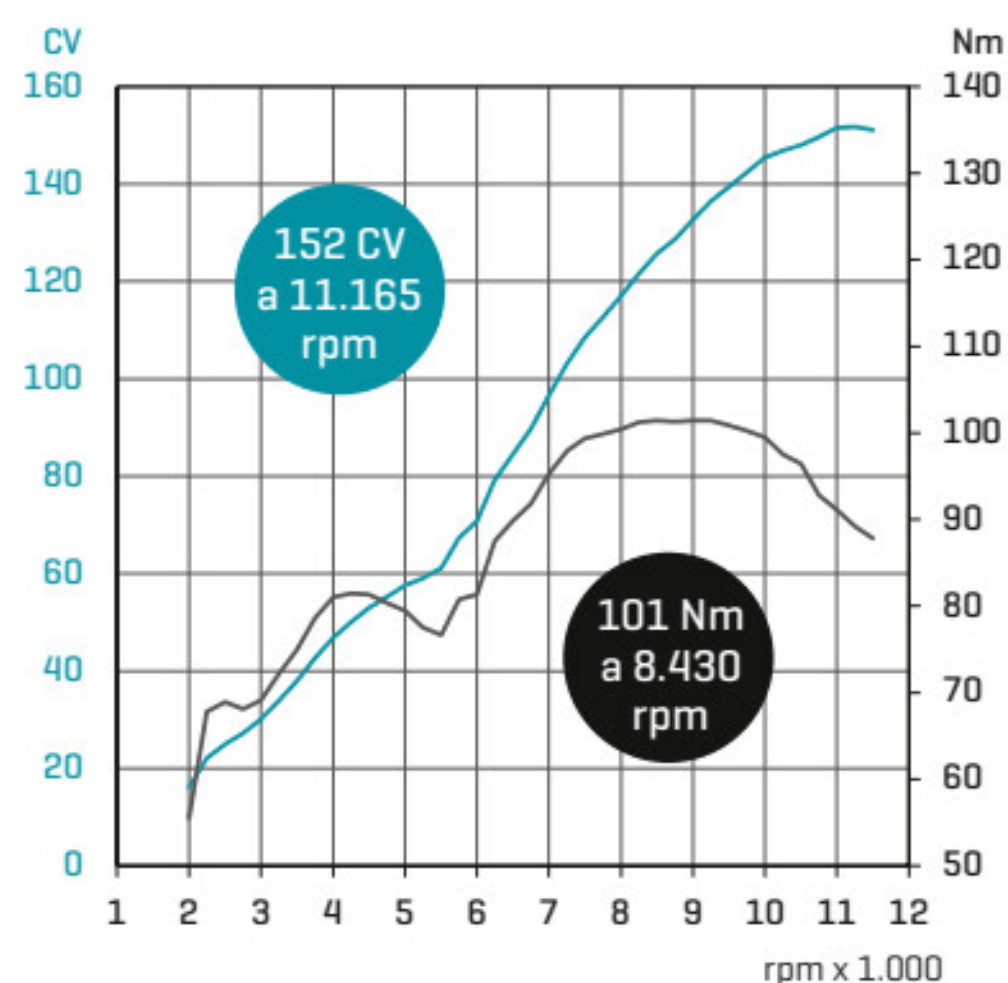
El motor de cuatro cilindros en línea deriva del empleado en la CBR1000RR de 2017, la primera con una IMU de 5 ejes, sobre el que la potencia se ha reducido de 190 CV a 157 CV en el caso de la versión SP, con cambios en la distribución, la compresión y la gestión electrónica.

Los frenos delanteros tienen en la versión SP pinzas Brembo de anclaje radial que sustituyen a las Nissin de la versión estándar, la bomba además es de accionamiento radial.

MEDICIONES MOTOCICLISMO

Potencia máx. al embrague	152 CV / (112 kW) a 11.165rpm
Par máximo	101 Nm a 8.430 rpm
Línea roja [indicada / verif.]	11.580 rpm
RPM máx. / Velocidad pistón	21,2 m/s
Relación peso/potencia	1,4 kg/CV
Potencia específica	152 CV/l

En esta ocasión las curvas de par y potencia muestran a la perfección el carácter de la nueva Hornet, ya que se puede apreciar el intenso bache que tiene lugar en la curva de par de medio régimen, con su máxima depresión situada en 5.500 rpm, que en sexta supone circular aproximadamente a 125 km/h. Esta disminución del rendimiento se mantiene unas 1.500 rpm, para posteriormente iniciar la clásica curva de un motor de cuatro cilindros en la segunda mitad de régimen, pasando de 75 Nm a más de 100 Nm. La curva de potencia también se ve afectada a medio régimen, con una clara disminución de su pendiente.



PRECIO: 12.900 €

MOTOR

Motor	4 cil. en línea. Refr. líquida
Distribución	DOHC 8 V;
Diámetro x carrera	76,0 x 55,1 mm
Cilindrada	1.000 cc
Compresión	11,7:1
Potencia máx. dec.	116 kW (157 CV) a 11.000 rpm
Par máx. dec.	104 / 107 Nm a 9.000 rpm
Alimentación	4 inyectores. Toberas de 44 mm
Modos de conducción	5
Ayudas electrónicas	TC, DC, AC.
Acc. embrague	Cable
Cambio	6 relaciones
Relación de cambio	cada 1.000 rpm / Máxima
1ª	10 km/h / 110 km/h
2ª	12 km/h / 141 km/h
3ª	15 km/h / 168 km/h
4ª	16 km/h / 189 km/h
5ª	19 km/h / 221 km/h
6ª	22 km/h / 259 km/h
Transmisión sec	Cadena

CHASIS

Chasis	Tubular de acero
Basculante	Doble brazo de aluminio
Geometría	25°/ 98 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida
Diámetro barras/ Recorrido	41 mm / 118 mm
Reglajes	Tres vías
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador progresivo / 138 mm
Reglajes	Tres vías
Freno del.	2 discos de 310 mm
Pinzas	4 pistones
Freno tras	Un disco de 240 mm
Pinza	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	Estádar / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	180/55-17". Llanta 5,50"

MEDIDAS

Cap. depósito	17 l
Peso lleno	212 kg
Dist. entre ejes	1.455 mm
Altura asiento	809 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento; CS: Control de salida; CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	227 km/h
------	----------

ACELERACIÓN

0-100 km/h	3,4 s / 50 m
0-400 m	10,8 s / 212 km/h
0-1.000 m	20,8 s / 227 km/h

RECUPERACIÓN

60-100 km/h	3,6 s / 82 m
60-140 km/h	7,8 s / 222 m

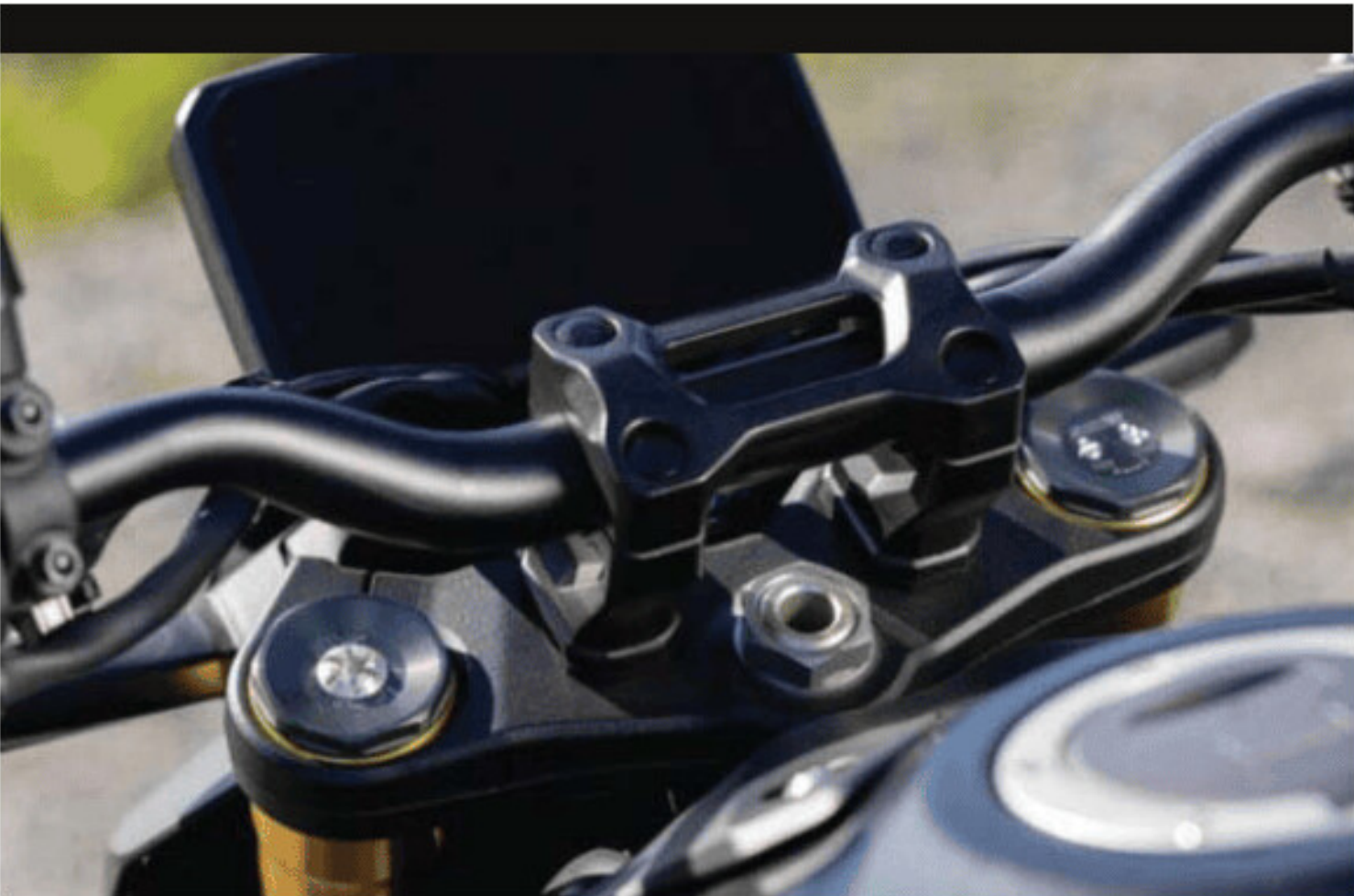
PESO

Peso lleno	210 kg
Reparto (lleno con piloto)	47,6 / 52,4 %

CONSUMO

Medio	6,2 l/100 km
Autonomía	275 km

Prestaciones



Aunque la Hornet 1000 es una moto plenamente actual, no es un modelo de esos en los que la electrónica ha eliminado cualquier posibilidad de ajuste, ya que al menos, las suspensiones tienen regulación manual, con un equipo de primer nivel en el que se puede jugar tanto con la precarga como con los hidráulicos, situados en la horquilla en la botella derecha y en el amortiguador en unas ruedas muy accesibles. Los ajustes electrónicos también pueden modificarse de manera totalmente independiente en los modos “User”, indicados con un corazón en el cuadro. Honda pone a disposición de sus usuarios diversos kit de accesorios que incluyen piezas como los faldones inferiores de la carrocería, que resultan casi imprescindibles para tapar los bajos del motor y unos colectores que se colorean enseguida.



Honda va mejorando paulatinamente el manejo de sus cuadros de instrumentos, que ahora disponen de un botón multidireccional en la piña izquierda, pero que sigue requiriendo algo de práctica para algunas operaciones. A la derecha de la pantalla puedes elegir las configuraciones para modificar cualquier parámetro, que en el resto simplemente se pueden observar. Los modos de conducción tienen su propio pulsador.



Conclusión

Honda ha cambiado el paso con su nueva CB1000 Hornet respecto a sus naked deportivas de alta cilindrada anteriores, tanto la CB1000R original, como las versiones posteriores "Sport Café". Para ello ha creado una moto más sencilla en lo que se refiere a la construcción del chasis, alineándolo con los de sus hermanas pequeñas. Ahora podemos decir que la saga Hornet tiene una cierta uniformidad en su arquitectura desde el modelo de medio litro a esta 1.000 cc. Como en la 750 su precio es realmente uno de sus atractivos, no sólo en la versión estándar, que destaca en este tema, sino incluso en esta SP, que no llega al precio rebajado de la moto más pareja en peso y potencia, la Suzuki GSX-S1000. Por menos de 13.000 € Honda te ofrece una naked de un litro con

suspensiones y frenos de marca, un motor de más de 150 CV y poco más de 200 kg de peso. Su carácter sigue siendo plenamente deportivo, pero con un aspecto destacado, su agilidad, que puede llegar a resultar sorprendente, y que bien mirado, es también una facilidad de conducción para todos esos posibles clientes sin gran experiencia, que se van a ver tentados por una moto que cuesta menos que otras con menos prestaciones. El chasis tubular y su rapidez de movimientos tienen su contrapeso en el nerviosismo que puede mostrar en determinadas condiciones, básicamente cuando se la trata como una superdeportiva sin concesiones. Para aquellos que van a querer incidir en este tipo de conducción, no hay duda que esta SP es la mejor opción.



**BMW S 1000 XR // KAWASAKI VERSYS 1100
SUZUKI GSX-S1000 GX**

EL TÉRMINO MEDIO

EN EL TÉRMINO MEDIO ESTÁ LA VIRTUD, Y ESTÁ EXPRESIÓN PROVENIENTE DEL LATÍN SE AJUSTA A LA PERFECCIÓN A LO QUE LAS MARCAS INTENTAN CON SUS "CROSSOVER", UNA CATEGORÍA DE MOTOS QUE SE EXTIENDE EN SUS CATÁLOGOS Y QUE, A MEDIO CAMINO ENTRE LAS TRAIL Y LAS NAKED Y SPORT TURISMO, INTENTA COMBINAR LAS VENTAJAS DE AMBAS PARA AQUELLOS QUE SE MANTIENEN SIEMPRE SOBRE EL ASFALTO.

TEXTO: S.G. / P. B. FOTOS: TYSON JOPSON.







En nuestro país tenemos la enorme ventaja respecto a algunos de nuestros vecinos de disfrutar de un clima invernal bastante más benigno. No es que no haga un frío que pela desde el momento que asciendes a la meseta, y que subir a cualquier montaña en los episodios más frescos no requiera realmente ganas, pero si comparamos nuestras carreteras con las pistas heladas del centro y el norte de Europa, somos unos verdaderos afortunados. Viajar en moto en invierno ha sido tradicionalmente una especie de barrera que separa a unos y otros motoristas, y para los que lo hacen, las motos más

dotadas de protección siempre han sido las mejores alternativas. Ya que el aire que impacta contra ti está a sólo unos pocos grados, mejor contar con un carenado que lo desvíe lo mejor posible. Eso de sentir el viento azotándote y de su sensación de libertad se puede dejar para cuando empiece a mejorar el tiempo y suban las cifras en los termómetros.

Hacer una ruta relativamente larga en esta época sobre una naked no es la mejor alternativa, pero sus derivadas "SUV", "Crossover" o como las quieras denominar, sí que tienen protección y ofrecen comodidad con sus largas suspensiones. Esta simbiosis entre las ventajas de confort y protección de las trail y la deportividad de las naked, es perfectamente adecuada para principio de año, ese momento en el que repentina e inesperadamente como con el cambio de hora al horario de invierno, comienza la parte de la temporada que tiende a ser más desagradable para viajar en moto, con su frío y su humedad. Y realmente, en este ensayo, hemos podido poner a prueba las virtudes comentadas, porque el clima ha sido de todo menos benigno. La sucesión de borrascas, cada una con un nombre propio, que nos han azotado en las últimas semanas, se han encargado de hacer nuestro trabajo algo menos placentero que de costumbre.

**LA XR ES LA MÁS POTENTE Y
DEPORTIVA, CON UN MOTOR
INCREÍBLE AL SUBIR DE VUELTAS**



El cuadro tiene un aspecto similar al de otros modelos de la firma con un menú completo y fácil de usar. Hay una pequeña caja en la parte delantera del depósito, útil para la cartera o las gafas. Las maletas no requieren preinstalación, el baúl una parrilla accesoria.

LAS MÁS RÁPIDAS

En el universo crossover hay diferentes segmentos, y en esta prueba contamos con las más dotadas, motos con motores de cuatro cilindros en línea de un litro o más de capacidad que tienen en el peor de los casos una potencia máxima de 135 CV y más de 106 Nm de par. Sin embargo, esas cifras se alcanzan en este tipo de propulsores a base de régimen, y las tres motos son capaces de revolucionarse mucho. En condiciones normales de tráfico es realmente complicado llevarlas a esos límites, ni siquiera en las primeras relaciones de cambio. En primera la BMW, Kawasaki y Suzuki, alcanzan respectivamente 120 km/h, 95 km/h y 129 km/h, y en tercera la Suzuki está a punto de rebasar las 200 km/h. Un detalle de las nuevas versiones que para calentar cuanto antes los motores y sus catalizadores y reducir las emisiones, tras el arranque mantienen un régimen de ralentí bastante alto, y según sueltas el embrague, avanzan a buena velocidad, en la BMW tienes que frenar en los 200 o 300 primeros metros si no quieres superar al salir a la calle unos 30 km/h.

La XR es también la que necesita un mayor régimen inicial para arrancar si no quieres que se cale. Ni la Kawasaki ni la Suzuki necesitan tanto, y pueden arrancar con facilidad, tanto en frío como en caliente, incluso en tercera. En general, el motor de la BMW no puede ocultar del todo que proviene de un diseño que originalmente era una superbike, por mucho que se haya reacondicionado a su nueva tarea. Es el que se muestra más nervioso e inquieto, como un caballo de carreras de camino a los boxes de salida. Si tenemos en cuenta las condiciones climáticas en las que nos encontrábamos, no son precisamente las habilidades óptimas, pero incluso en el modo Road, que no es el más tranquilo, porque tiene cinco: Eco, Rain, Road, Dynamic y Dynamic Pro, este último en el que se pueden ajustar la respuesta del acelerador, el control de tracción, el de levantamiento delantero y el ABS, es suficiente para mantenerla XR segura y firme en su trayectoria.

En tiempos húmedos y fríos, la potencia bruta pasa a un segundo plano, y es más importante contar con una posición de conducción cómoda y relajada y en este sentido la última versión de la XR ofrece más espacio y libertad de movimientos que la anterior, y también te deja cerrar más piernas sobre el depósito de gasolina, algo que sorprende en estas motos de cuatro cilindros

Desde el modelo 2024 la llave de contacto es electrónica y se ha aumentado la capacidad de la batería 3 Ah para ser de 12V/12Ah.



El asiento está situado 10 mm más alto para aumentar la distancia con los estribos, lo que lo lleva a una altura de 850 mm, y también es más largo y ancho para mejorar la comodidad. Se une a unas nuevas tapas laterales y algunos cambios estéticos en el guardabarros, cubierta del radiador y texturas.

El chasis de doble viga de aluminio tiene la misma parte trasera muy estrecha de las deportivas de carretera, con unas suspensiones regulables electrónicamente de largo recorrido.

El motor de cuatro cilindros en línea tiene una arquitectura común con el resto de la serie S, y se renovó la pasada temporada, aumentando su potencia en 5 CV hasta los 170 CV a 11.000 rpm trabajando sobre la alimentación, que cuenta con nuevos conductos y la gestión electrónica.

LA VERSYS ES MÁS PESADA Y MENOS POTENTE **PERO ES AMPLIA Y CÓMODA**, IDEAL PARA EL TURISMO

en línea, que suelen tener cinturas mayores. Es una moto bastante alta, que en maniobras puede hacerse respetar si no tienes una altura suficiente, y en lo que podría mejorar es en la protección, porque la cúpula es de tamaño medio y el resultado mediocre. Aunque se puede ajustar manualmente en dos posiciones con una mariposa, deja pasar bastante aire. Dispone de protectores de manos y puños calefactables que los pueden convertir en una parrilla.

Los frenos tienen potencia y se dosifican con precisión, lo que te permite relajarte incluso en condiciones muy poco favorables, porque además el ABS tiene una regulación sensible que tiene un efecto tranquilizador. Y otra cosa que podrás notar claramente en estas condiciones es el efecto de unas llantas más ligeras que reduzcan su efecto giroscópico y aumenten la agilidad. La BMW estaba equipada con las llantas forjadas opcionales, que tienen un sobrecoste de 1.700 €, y hay otras de fibra de carbono aún más ligeras que lo aumentan hasta más allá de los 2.500 €. La contraprestación a este desembolso es una agilidad a la que ni la Versys ni la GSX-S GX se acercan. La rueda lista para montar de la BMW pesa 10,6 kg, mientras que la de la Kawasaki sube a 13 kg y la de la Suzuki debe estar en una cifra parecida. Esta menor masa rotatoria, a lo que se suma el ahorro de la no suspendida, ya se nota cuando circulas en ciudad entre coches, y mucho más según vas aumentando la velocidad.

MÁS VIAJERA

En cuanto a agilidad, la Versys no se puede acercar a la XR, de hecho, no hay más que mirar sus datos para

KAWASAKI VERSYS 1100



La Versys es la única que mantiene un reloj analógico en su instrumentación. Dispone de una versión con suspensiones de ajuste electrónico. El asiento del pasajero es amplio y confortable.

El chasis de aluminio de doble viga no recibe cambios respecto a la versión de un litro, pero la frenada trasera cuenta ahora con un nuevo disco trasero que pasa a tener un diámetro de 260 mm.

En el caso de la Versys 1100 SE, incluye además sistema de suspensión Showa con amortiguación electrónica.

Las vibraciones han disminuido con un nuevo eje de equilibrado, y se cuenta con un radiador de aceite para mejorar la refrigeración del lubricante. Las ayudas electrónicas siguen siendo las mismas, pero el asistente de cambio funciona ahora desde 1.500 rpm.



El cuadro integra conectividad con la app de Kawasaki Rideology, que ahora está preparada para actuar con comandos de voz, e incorpora de serie un puerto USB-C para cargar dispositivos sobre la marcha.

El motor ha aumentado de cilindrada hasta los 1.099 cc gracias a una carrera de los cilindros 3 mm mayor, lo que logra junto a cambios en las tomas de admisión, la distribución y el cuerpo del acelerador, un aumento de potencia hasta 135 CV y del par entre 4.000 rpm y 7.000 rpm.





darse cuenta antes de subirse a ella que sus 263 kg, la sitúan en otro orden de magnitud. Sin embargo, es una moto que está bien equipada para protegerse de las inclemencias del tiempo. Si colocas su pantalla, que es la más alta de las tres, en la posición superior, uno está bastante bien protegido contra el viento. Es un poco complicado, porque tienes que trabajar sobre dos tuercas moleteadas. Los puños calefactables también alcanzan una elevada temperatura, de manera que, en las manos, el mal clima se puede combatir incluso a bajas temperaturas. Además, es de las tres la moto más grande y espaciosa, con una posición esti-

**CON UN MOTOR Y UN CHASIS QUE
DERIVAN DE SUPERBIKE SUZUKI HA
CREADO UNA VERDADERA CROSSOVER**

rada y un montón de espacio para el posible pasajero. Es también la única que a estas alturas mantiene un reloj analógico en su cuadro de instrumentos, que incluye los testigos luminosos y que se complementa con una pantalla digital que también da acceso a la conectividad.

En la Versys, cuando estás circulando sobre un asfalto resbaladizo, tampoco aquí es estrictamente necesario el modo de lluvia, ya que interviene bastante pronto y provoca que la frenada actúe con algo menos de potencia que la de la BMW, aunque en ciertas condiciones, casi se considera una ventaja. El motor de cuatro cilindros en 2025 ha pasado de 1.043 cc a 1.099 cc, e incluso por debajo de 6.000 rpm, es capaz de responder de manera suave y progresiva, con un gran control de la dosificación del acelerador, y al tiempo con fuerza y solvencia. Por encima de ese régimen se excita. El cambio, con un asistente que funciona en las dos direcciones trabaja de maravilla, aunque el tacto en la palanca de cambios es algo pastoso. Por su parte, el embrague accionado por cable, como en las otras dos, es el que requiere menor fuerza para accionarse las pocas veces que es necesario, básicamente para arrancar o pararse por completo. Por cierto, es el único



El cuadro, con una única pantalla, es simple, pero muy fácil de utilizar. La pantalla es ajustable en varias posiciones, pero hay que desatornillarla para modificar su anclaje. Las maletas se anclan a la carrocería y la parrilla acepta un baúl.

del trío que no tiene instalada una válvula parcializadora en el tubo de escape.

Debido a su relación de cambio relativamente larga y a ser la menos potente de las tres, sus prestaciones son ligeramente inferiores a las de las otras dos, pero siguen estando a un nivel más que suficiente para la tarea que tiene que realizar. Más allá de presumir en charlas de bar, esta diferencia no tiene importancia real. En la versión con suspensiones electrónicas, si eliges el modo "Rider" accedes a una configuración personalizada, en la que puedes regular la precarga del muelle y los hidráulicos de extensión y compresión por separado en la parte delantera y trasera. También puedes ajustar la respuesta del motor y el control de tracción. Sin embargo, para realizarlo tienes que trabajar con los mandos y el cuadro con un sistema que es poco intuitivo. Si te gusta viajar con pasajero y no estás especialmente interesado en las prestaciones y el comportamiento deportivo, la Versys es una moto que no se puede pasar por alto. En la Kawasaki, tanto la parte delantera como la trasera plantean un funcionamiento que podría considerarse un poco demasiado turístico, pero desde luego muy cómodo y con mucho espacio. La versión con suspensiones de ajuste electrónico te facilita los cambios en una moto en la que puedes circular completamente cargado con maletas por terrenos plagados de baches o sólo a alta velocidad en curvas amplias sobre una verdadera alfombra.

A MEDIO CAMINO

En la Suzuki esta orientación está más matizada. La posición de conducción es más deportiva, te sientas de forma más activa y dinámica, aunque no llega a ser forzada ni ser incómoda cuando llevas encima unos cuantos kilómetros. Tu pasajero, siempre que no tenga un gran tamaño, también está bien ubicado, desde luego mejor de lo que se espera en un primer momento teniendo en cuenta el asiento relativamente pequeño del que dispone. En la Suzuki también se pueden ajustar por separado los mapas de gestión del motor, el control de tracción y el de retención. Incluye suspensiones de ajuste electrónico con regulación de la precarga del muelle y los hidráulicos, tanto en el tren delantero como trasero, para dejarlas en las mejores condiciones en cada terreno y necesidades personales. Se trabaja

Las ayudas electrónicas incluyen todo el paquete que Suzuki integra en sus nuevos modelos y pueden ajustarse con facilidad desde la pinya izquierda.



El carenado delantero y la posición de conducción son junto a las suspensiones las mayores diferencias con respecto a la versión GT. La cúpula es ajustable desmontando los anclajes y se pueden incorporar maletas de serie ancladas en la carrocería.

El bastidor de aluminio de doble viga y el basculante reforzado, también tienen origen GSX-R, combinando ligereza y robustez. Las suspensiones Showa tienen ahora mayor recorrido y sistema de ajuste electrónico.

El motor es común con el resto de la serie GSX-S1000, y deriva del empleado en los modelos de superbike del año 2005, puesto al día para cumplir la normativa Euro 5+ y con la incorporación de ayudas electrónicas entre las que también se incluye un asistente de cambio.

	BMW S 1000 XR	Kawasaki Versys 1100 SE	Suzuki GSX-S1000 GX
PRECIO	21.780 €;	14.999 €;	18.799 €;
CILINDRADA	999 cc	1.099 cc	999 cc
POTENCIA dec	125 kW [170 CV]	99 kW [135 CV]	112 kW [152 CV]
VELOCIDAD máx	253 km/h	226 km/h	215 km/h
PESO lleno	232 kg	263 kg	234 kg

MOTOR

Motor	4 cil. en línea. Refr. líquida	4 cil. en línea. Refr. líquida	4 cil. en línea. Refr. líquida
Distribución	DOHC 16 V	DOHC 16 V	DOHC 16 V
Diámetro x carrera	80,0 x 49,7 mm	77,0 x 59,0 mm	73,4 x 59,0 mm
Cilindrada	999 cc	1.099 cc	999 cc
Compresión	12,5:1	11,8:1	12,2:1
Potencia máx. dec.	125 kW [170 CV] a 11.000 rpm	99 kW [135 CV] a 9.000 rpm	112 kW [152 CV] a 11.000 rpm
Par máx. dec.	114 Nm a 9.250 rpm	112 Nm a 7.600rpm	106 Nm a 9.250 rpm
Alimentación	4 inyectores. Toberas de 48 mm	4 inyectores. Toberas de 38 mm	4 inyectores. Toberas de 44 mm
Modos de conducción	4	3	3
Ayudas electrónicas	TC, AC, DC, CS, CC.	TC, DC, CC.	TC, DC, CC.
Acc. embrague	Cable	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena	Cadena

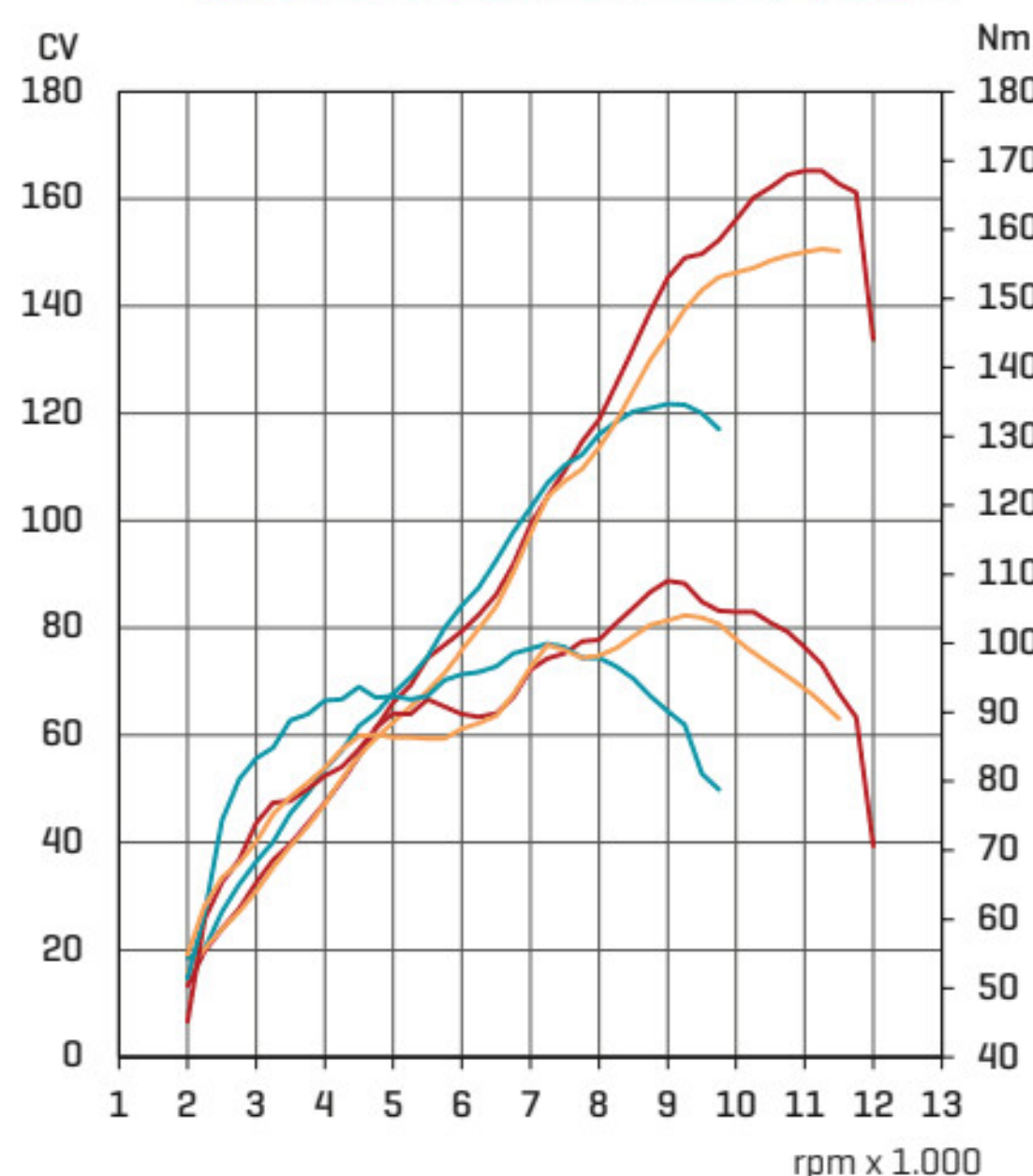
CHASIS

Chasis	Doble viga de aluminio	Doble viga de aluminio	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	25,2°/ 118 mm	27°/ 106 mm	25,5°/ 97 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras/Recorrido	45 mm / 150 mm	43 mm / 150 mm	43 mm / 150 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías	Tres vías
Suspensión tras./Recorrido	Monoamortiguador progresivo / 150 mm	Monoamortiguador / 152 mm	Monoamortiguador progresivo / 150 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías	Tres vías
Freno del.	2 discos de 320 mm	2 discos de 310 mm	2 discos de 310 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 265 mm	Un disco de 260 mm	Un disco de 250 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	En curva / No	En curva / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	190/55-17". Llanta 6,00"	180/55-17". Llanta 5,50"	190/50-17". Llanta 6,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	20 l	21 l	19 l
Peso lleno	232 kg	263 kg	234 kg
Dist. entre ejes	1.541 mm	1.520 mm	1.460 mm
Altura asiento	850 mm	840 mm	850 mm

TC. Control de Traqcción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento: CS: Control de salida: CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad



BMW S 1000 XR
166 CV / [122 kW]
a 11-200rpm
109 Nm a 9-100 rpm



Kawasaki Versys 1100 SE
123 CV / [90 kW]
a 8.630 rpm
100 Nm a 7.255 rpm



Suzuki GSX-S1000 GX
151 CV / [111 kW]
a 11.350 rpm
104 Nm a 9.210 rpm

Aunque la Suzuki, y sobre todo la BMW tienen motores claramente más potentes, lo cierto es que la Kawasaki domina el cuadro hasta que se alcanzan 7.000 rpm, con una de par bastante más plana, que hasta entonces las supera claramente. La Versys 1100 se acaba poco más allá, mientras que sus rivales siguen mejorando sus cifras de par y potencia, escalando hasta llegar cerca de 12.000 rpm, 2.000 rpm más allá que la Kawasaki. La BMW es la más potente, pero como la Suzuki, necesita de muchas revoluciones para conseguirlo.

	BMW S 1000 XR	Kawasaki Versys 1100 SE	Suzuki GSX-S1000 GX
VELOCIDAD MÁXIMA			
Real	253 km/h	226 km/h	215 km/h
ACELERACIÓN			
0-100 km/h	3,4 s / 46 m	4,3 s / 56 m	3,4 s / 4,9 m
0-400 m	11,0 s / 208 km/h	12,1 s / 189 km/h	11,0 s / 204 km/h
0-1.000 m	20,4 s / 241 km/h	22,4 s / 218 m/h	21,0 s / 213 km/h
RECUPERACIÓN			
60-100 km/h	3,6 s / 83 m	4,2 s / 93 m	3,9 s / 88 m
60-140 km/h	7,6 s / 217 m	8,7 s / 244 m	8,1 s / 228 m
RENDIMIENTO			
Régimen máximo	12.070 rpm	9.790 rpm	11.740 rpm
Velocidad lineal pistón	20,0 m/s	19,3 m/s	23,1 m/s
Relación peso/potencia	1,43 kg/CV	2,1 kg/CV	1,6 kg/CV
Potencia espec.	166 CV/l	112 CV/l	151 CV/l
PESO			
Peso lleno	234 kg	262 kg	236 kg
Reparto (lleno con piloto)	46,3 / 53,7 %	45,5 / 54,5 %	44,2 / 55,8 %
CONSUMO			
Medio	7,2 l/100 km	6,7 l/100 km	6,8 l/100 km
Autonomía	275 km	315 km	280 km

Banco de potencia

Prestaciones

EL SEGMENTO DE LAS CROSSOVER CUENTA CON ESTAS TRES TETRACILÍNDRICAS CON ESPÍRITUS ALGO DIFERENTES

fácilmente a través de un menú de acceso rápido en la pantalla TFT de 6,5" mediante una botonera en la piña izquierda. Sin embargo, lo que más se echaba en falta en nuestra moto y en las condiciones de esta prueba eran los puños calefactables, que Suzuki ofrece como accesorio original, pero que no estaban instalados. Por otra parte, la pantalla no sólo es la más pequeña de todas, sino que para regularla necesitas herramientas y sólo se puede montar con algo de trabajo en tres posiciones. Al menos, los protectores de manos, aunque grandes pero muy frágiles, mantienen una buena parte de la lluvia lejos de las manos.

Una buena parte del atractivo de la Suzuki tiene que ver con su motor de cuatro cilindros en línea, el "K5" que, aunque ya tiene dos décadas de antigüedad, no hay que olvidar que tuvo su debut en la GSX-R 1000 de 2005, sigue estando en primera línea. Este motor, al contrario que otros, se ha adaptado perfectamente a su nuevo uso, tanto en las versiones naked y GT, como en esta GX, y a pesar de su edad, mecánicamente está al día y ha ampliado su gestión electrónica como corresponde a los tiempos actuales. Funciona y suena un poco áspero y gutural y tampoco elimina por completo las vibraciones como el de la Kawasaki, que, aunque en pequeñas dosis siempre están presentes, independientemente de la relación de cambio y el régimen al que vayas. En este motor el grado de apertura de la mariposa del acelerador concuerda a la perfección con la intensidad del empuje que provoca. Aunque mucho más veterano, la respuesta de este motor está al nivel del propulsor de la BMW en términos de tracción. A esto también ayuda que la relación de transmisión sea la más corta que la de la alemana.

En lo que la Suzuki se queda atrás respecto a sus dos compañeras es en dos aspectos. Uno es su sistema de frenos, algo bastante habitual en la serie a pesar de emplear material firmado por Brembo, porque el delantero se sigue mostrando con un tacto poco constante, y además el sistema ABS está tarado de manera que se regula de forma muy defensiva, algo que también afecta a la eficacia de frenado. El segundo punto, que se acentúa en climas fríos es que es una moto menos manejable que sus rivales, algo que llevamos notando desde su presentación. A esto se suma que la moto tiene un notable par de adrizamiento cuando accionas el freno delantero en medio de la curva y la moto ya está en posición inclinada. Quizás su neumático original, el Dunlop Roadsport 2 con designación especial, no encaja muy bien con la GX y sea bastante sensible al frío, ya que mejora su funcionamiento con la temperatura y no tiene reacciones tan duras, de hecho, cuanto más alta es, menos pronunciado es este comportamiento. En cualquier caso, la Suzuki, es de las tres crossover, la que tiene un carácter más cercano a las naked de la que deriva, aunque su altura haya aumentado como en sus compañeras. **M**



Conclusión

El segmento de las crossover no cesa de aumentar, y sus motos de dotarse de más tecnología, pero aun así, sin llegar a los niveles de las deportivas, ni al equipamiento de las gran turismo. Se trata de motos de carácter deportivo, pero al mismo tiempo confortables debido a sus mayores recorridos de suspensión, que las hace indicadas para recorridos más largos y accidentados. Estas tres motos coinciden en su estructura, con motores de cuatro cilindros en línea y chasis de aluminio de doble viga, la arquitectura habitual de las deportivas, pero cada una se ha separado de una forma diferente. La Kawasaki Versys es el modelo más veterano y experimentado, que tiende al turismo y el confort, aunque sea a base de un mayor peso y tamaño, pero destaca

por su confort y protección. La Suzuki no deja a un lado la personalidad de base de la familia GSX-S1000, ahora con los componentes que la convierten en una moto de este segmento, sobre todo las nuevas suspensiones sobre una base muy parecida a la de la versión GT, aunque unos neumáticos diferentes mejorarían su capacidad deportiva. En ese aspecto la alta BMW es la más dotada, tanto por su moderno motor de carrera corta, con más potencia, como por su carácter general, que incluye desde su posición de conducción al comportamiento de sus suspensiones. Cuando de lo que se trata es de viajar, también es la que ofrece menos protección y su altura puede ser un impedimento para algunos cuando hay que maniobrar y acceder a ella.



INFORME AIRBAG

UN PASO ADELANTE

NO HAY DUDA QUE EL MAYOR AVANCE EN LA SEGURIDAD PASIVA DE LOS MOTORISTAS EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS HA SIDO LA LLEGADA DEL AIRBAG A SU EQUIPAMIENTO, UN SISTEMA QUE SE ACTIVA CUANDO SE PIERDE EL CONTROL DE LA MOTO Y LA CAÍDA HA TENIDO LUGAR, Y AHORA CON OPCIONES PARA CARRETERA, CIRCUITO Y CAMPO EN FABRICANTES QUE CUBREN TODOS ESTOS ÁMBITOS, Y AQUÍ DOS DOCENAS DE SISTEMAS.

TEXTO: U.V.M. / P. B. FOTOS: MARCAS.



En algunos ámbitos como las carreras ya no se concibe salir sin ellos, pero más allá de un circuito hay también muchos usuarios de motos de carretera que utilizan este tipo de sistema, la tendencia va en aumento, y con razón. Se ha demostrado que esta bolsa hinchable de aire ofrece una mayor protección, sobre todo en accidentes graves. La palabra clave es "seguridad pasiva".

Todos los fabricantes de sistemas airbag están aumentando sus ventas, independientemente del tipo de sistema. Cada uno de ellos se diferencia por el tipo de activación, que puede ser mecánica a través de un cable de seguridad o electrónica, basada en sensores.

En el primer caso, un cable conecta la moto con el piloto. Si éste se separa del

vehículo, el tirón activa un cartucho lleno de gas propulsor que infla la bolsa de aire en cuestión de milisegundos. Para evitar una activación accidental, por ejemplo, al bajarse estando parado, normalmente se necesita una fuerza de tracción de unos 30 kg. La ventaja de este sistema es que es

EL AIRBAG SE INICIÓ EN LAS CARRERAS PERO YA ALCANZA TODOS LOS ÁMBITOS DE USO

más económico, de bajo mantenimiento o sin mantenimiento, insensible a la suciedad, las ondas de radio, el calor y el frío. Además, estos chalecos no necesitan batería que haya que cuidar y cargar antes de usar. El mayor inconveniente es el tiempo de activación, que suele ser más largo, porque la mecánica no reacciona hasta que el piloto no se separa de la moto. En caso de impacto lateral contra un turismo en la zona del borde del techo, esto puede llegar demasiado tarde. Si además se deja el cable de seguridad lo suficientemente largo para tener mucha libertad de movimientos, por ejemplo, para conducir de pie en campo, puede retrasarse la activación en caso de caída.

Los sistemas de control electrónico reaccionan claramente más rápido. Están equipados con una compleja red de senso-



res de aceleración y movimiento rotatorio, detectan desviaciones en los algoritmos programados para diferentes usos y activan el cartucho de gas comprimido con pirotecnia. La electrónica comprueba el estado del sistema hasta 1.000 veces por segundo. Desde que se detecta el accidente hasta que el airbag se infla por completo se distinguen tres fases: detección, activación e inflado. Algunos fabricantes solo indican el tiempo de inflado puro, mientras que otros indican el periodo de tiempo de todo el proceso. El volumen de la bolsa airbag y el tamaño del cartucho también influyen en el factor tiempo. A diferencia de los productos con cable de seguridad, en la variante electrónica, las empresas suelen utilizar gases propulsores como Argón, Helio o una mezcla de ambos en lugar de CO₂. **M**

ALPINESTARS

Con cinco productos diferentes, Alpinestars ofrece la mayor gama de sistemas de control electrónico. A excepción del chaleco Tech-Air 3/Stella, que puede llevarse tanto por debajo como por encima de la ropa, todos están pensados exclusivamente para llevarse debajo. Como particularidad, los chalecos no están fijados en la gama de ropa de forma permanente, sino que primero te pones el chaleco y después te colocas la chaqueta. Otra característica es que no funciona con ayuda de un GPS, al igual que ocurre con los productos de la firma Bering. Los sensores de activación funcionan independientemente de los satélites. Desde 2009, Alpinestars entró en MotoGP. El sistema tope de gama es el Tech-Air 10, que se desarrolló exclusivamente para circuitos y que es el único en el mercado que cubre una amplia zona de la cadera y parte de los muslos. Además, la pantalla de visualización para fijarla en la manga o en la moto es extraíble. El Tech-Air 7X es adecuado tanto para circuito como para carretera. Una clara ventaja para los usuarios que quieren usarlo en ambos entornos. El cambio de programación se realiza a través de una app. Para los aficionados al offroad se ofrece el Tech-Air Offroad, que también sirve para asfalto y actualmente están trabajando actualmente en una versión exclusiva para el cross.



El **Tech-Air 10** es el único airbag que cubre una amplia zona de la cadera y parte de los muslos.



Con protector de pecho delante y protector de espalda detrás, además el **Tech-Air Offroad** deja espacio para un sistema de hidratación y tiene tres modos de funcionamiento: Rally, Enduro y Street.



El **Tech-Air 7X** es para su uso en carretera y tandas en circuito. En el modo Street, se activa en caso de colisión por alcance, por ejemplo, al estar parado en un semáforo.



El **Tech-Air 3** es el sistema más sencillo de Alpinestars, adecuado especialmente para entornos urbanos, y tiene para mujeres la variante Stella.



El **Tech-Air 5** tiene protección en el torso con gran superficie, incluyendo la zona de las costillas y se encuentra en un punto medio en cuanto a precio.

2

BERING

Bering ofrece dos chalecos diferentes en su catálogo, el E-Protect Air, de activación electrónica, y el C-Protect Air, que la tiene mecánica. Ambos se llevan por encima de la ropa. Las zonas de protección también son idénticas, al igual que su ámbito de uso, la carretera. Solo existe un corte especial para mujer en la versión mecánica. El C-Protect debe enviarse una vez al año al fabricante o a un distribuidor especializado para su inspección, mientras el E-Protect sólo necesita una revisión y/o un cambio de cartucho después de cada activación. Los franceses declaran una enorme autonomía de batería de hasta 500 horas para la versión eléctrica, un récord absoluto. Para este modelo existe la posibilidad de un modelo de suscripción, que cuesta 12 euros al mes tras un pago inicial de 300 €. Después de tres años y un pago adicional de 130 €, el chaleco se puede adquirir en propiedad. El fabricante también permite interrupciones de la suscripción de dos a cinco meses al año en caso de no usarlo. Como certificado para llevarlo en avión, Bering proporciona una ficha de datos de seguridad para el cartucho de CO2, que puede presentarse a la compañía aérea.



La versión electrónica
E-Protect



Bering C-Protect disponible en colores flúor.



Mono de alta
gama de **Dainese**
Mugello 3.

3

DAINESE

Dainese lleva más de 25 años investigando airbags de control electrónico y se le considera pionera en este campo. El sistema bautizado como D-Air se utilizó por primera vez en MotoGP en 2007, y desde entonces se ha ido perfeccionando continuamente. Para el ámbito público, los italianos ofrecen el Smart Air, un chaleco de uso universal para llevar por encima o por debajo de la ropa, que ha estrenado esta temporada su segunda versión. Para circuito o tandas en pista, se puede optar por el producto tope de gama Mugello 3 Perf. D-Air, que cuesta 4.500 € o el Misano 3 Perf. D-Air, de 2.500 €. En cuanto a los datos relevantes del airbag, solo se diferencian ligeramente. Desde hace poco, permiten tres activaciones antes de que sea necesario sustituir el cartucho de gas y la bolsa de aire, que se debe realizar en la sede. Los monos sirven también para la conducción normal por carretera, pudiéndose cambiar al modo correspondiente en cualquier momento y de forma gratuita a través de la app. Para el Misano 3 también existe una versión para mujer.



Uno para todo, el chaleco **Smart-Air** ha sido desarrollado a partir de la tecnología de MotoGP



En **Gimoto** se puede elegir entre tres monos airbag a medida, la foto muestra el LTD Air

GIMOTO

Gimoto presenta tres sistemas diferentes, dos chalecos exteriores y uno interior. Uno de los dos chalecos exteriores, el V-Race RR Hybrid 3.0, lleva la mecánica y la electrónica en una joroba en el exterior y no se puede llevar con un mono del mismo tipo. Los italianos son los únicos que utilizan una doble vía en la activación. Dos de los sistemas pueden activarse tanto electrónicamente como mecánicamente mediante un cable de seguridad. Los pilotos con mayores necesidades de seguridad utilizan ambas variantes simultáneamente. El tercer chaleco, un chaleco exterior, el V-Race 3.0 RT, se desarrolló como producto con cable de seguridad, pero se puede actualizar a activación electrónica. Cualquiera de los tres chalecos es igualmente adecuado para uso en circuito y para carretera, las versiones electrónicas se pueden cambiar respectivamente a través de una app.



El **V-Race 3.0 RT** se puede actualizar a activación electrónica

El **e-GP-Air 2.0** tiene un hueco en la espalda para monos con joroba y es adecuado para circuito y carretera



La **mochila Helite** pequeña está indicada para excursiones de un día o desplazamientos diarios en el ámbito urbano, y está disponible en versión mecánica y electrónica



El **sensor de horquilla adicional** opcional debería reducir a la mitad el tiempo de activación, hasta 31 ms, pero no está indicado para circuito



El **Helite Turtle 2.0** es uno de los dos chalecos con cable de seguridad y está disponible en color flúor o negro

HELITE

Con siete artículos, el veterano fabricante francés de airbag ofrece la mayor selección de este equipamiento de seguridad y cubre todos los ámbitos a excepción del motocross. Puede optarse por circuito, carretera, rally/enduro o ciudad. De los siete productos, cuatro pertenecen a la categoría electrónica y tres se activan mediante un cable de seguridad. El chaleco "Offroad" es exterior y dispone de un bolsillo en la espalda que ofrece espacio para una bolsa de agua y las mangas son desmontables, además de dos botellas de gas. Helite dispone de una pequeña colección propia de ropa con airbag integrado, que incluye una chaqueta touring, para el verano y para motos de estilo roadster y custom. Para otros productos con chaleco incorporado, como monos de cuero, Helite suministra a un empresa asociada. Los franceses también ofrecen como opción un sensor colocado en la horquilla de la moto, que debería reducir el tiempo de activación aproximadamente a la mitad, hasta 31 milisegundos, y que es compatible con las versiones electrónicas e-Turtle 2.0 y e-GP-Air 2.0. Sin embargo, el sensor no está adaptado para su uso en circuitos. Aparte de Motoairbag, solo Helite vende mochilas airbag: una con mecanismo de cable de seguridad y otra de control electrónico. Con una capacidad de hasta 23 litros cada una, incluyendo bolsillos exteriores para objetos pequeños, ofrecen espacio para un portátil y, si es necesario, también para una bolsa de hidratación.



Chaleco Helite Offroad para pilotos de rally y enduro es el único producto de Helite que alberga dos cartuchos de CO₂ en lugar de uno solo





La imagen muestra la estructura universal del sistema **In&Motion** en la que a la izquierda se encuentra la **In&box**



IN&MOTIO

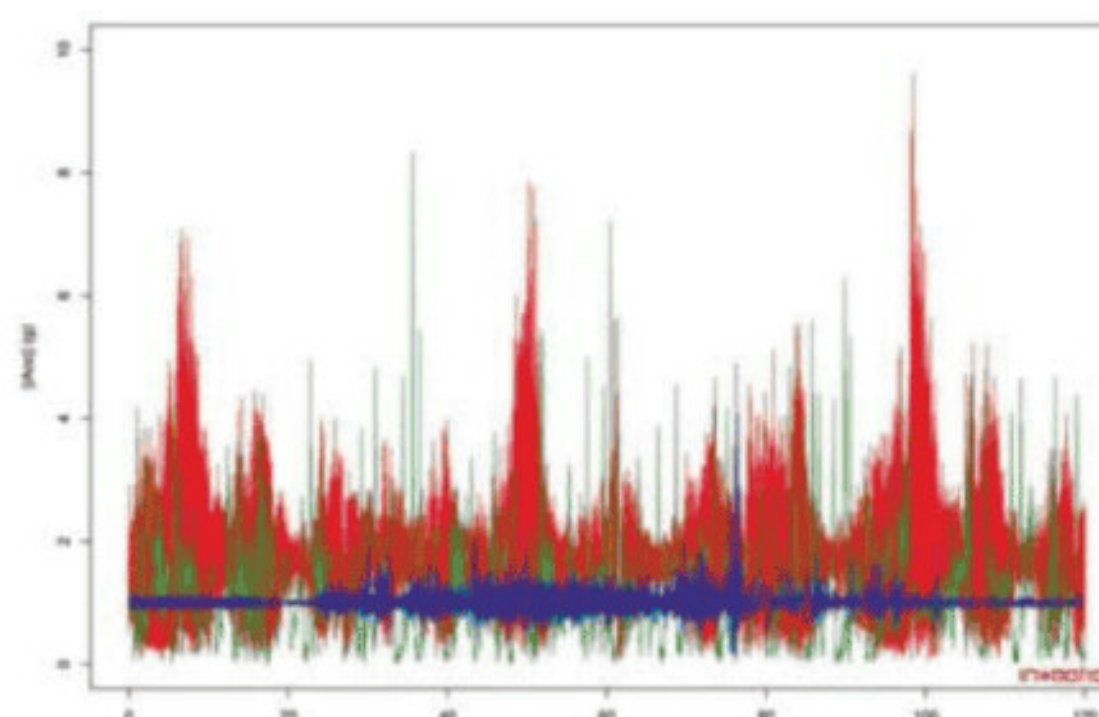
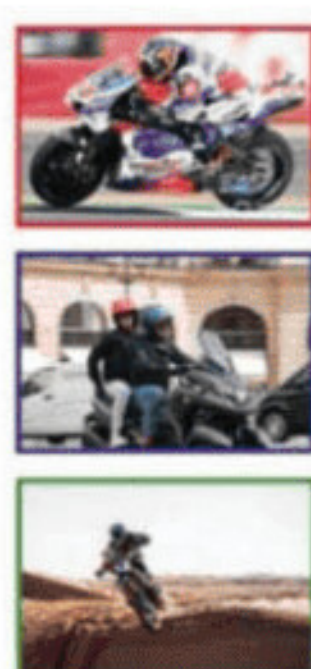
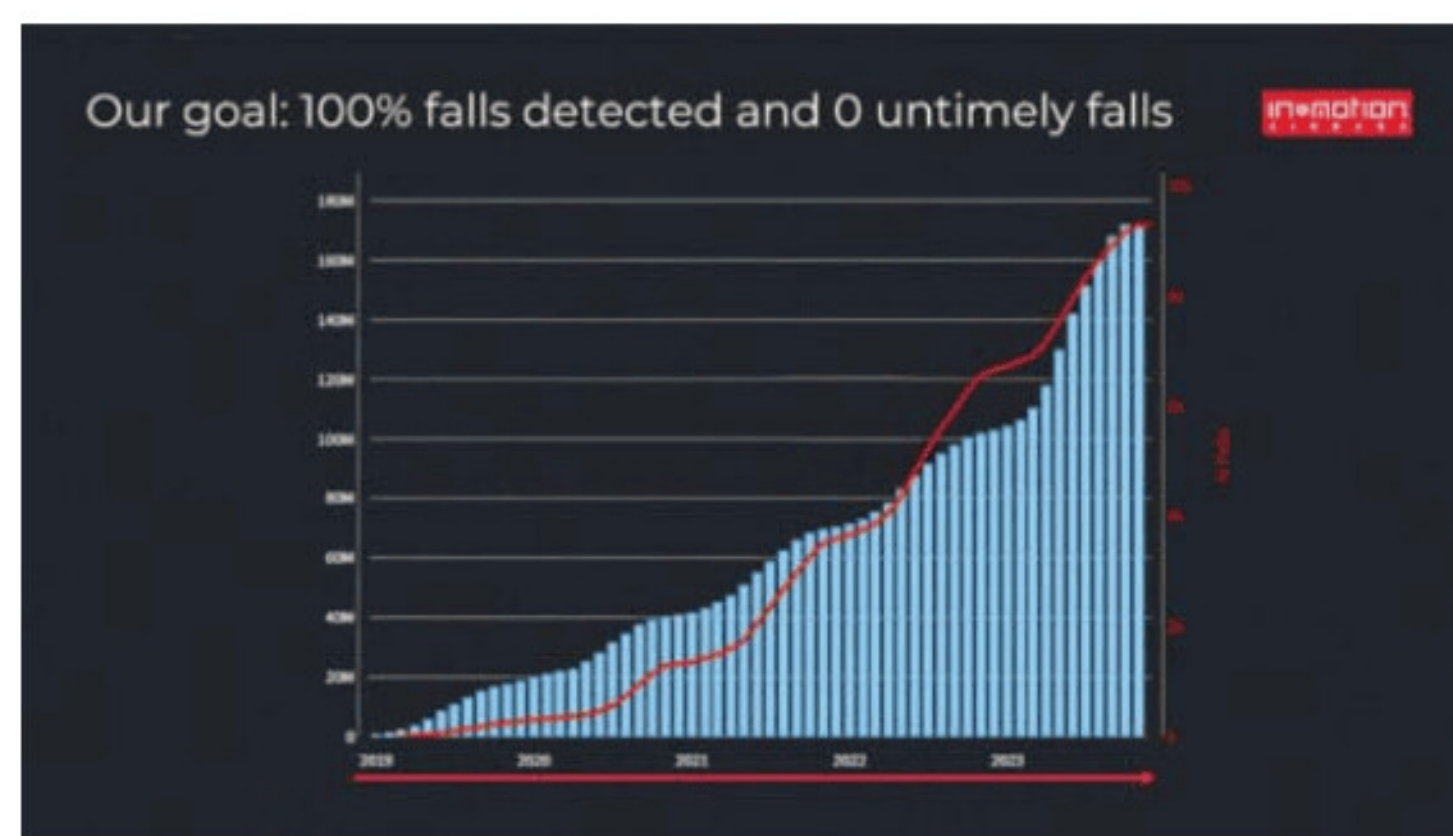
Con solo diez años en el mercado, In&Motion declara tener el mayor equipo de desarrollo del mundo para airbags de moto y participa activamente en MotoGP, el TT de la Isla de Man y el Rally Dakar. En total, la empresa francesa recurre a los datos de 100.000 usuarios con más de 280 millones de kilómetros recorridos. Los datos de los usuarios se envían encriptados al fabricante. Además, In&Motion registra hasta la fecha 15.000 activaciones, una cifra impresionante. El cerebro del sistema electrónico es la In&box, que dependiendo del uso previsto tiene varios modos de uso: carretera, circuito, adventure, adventure race o motocross. La activación se realiza según algoritmos especialmente adaptados a cada uno de ellos. Actualmente ningún otro fabricante ofrece una variante de motocross. Con "Essential" y "Performance", In&Motion trabaja con dos módulos diferentes, que en parte presentan distintas zonas de protección dependiendo del ámbito de uso. A diferencia de otros fabricantes, los franceses no venden su sistema al público, sino que lo suministran a diez marcas de equipamiento, que venden los dos módulos en más de 30 prendas diferentes, desde chalecos exteriores hasta monos de competición. Otra particularidad es que al igual que Gimoto, los productos In&Motion no tienen intervalos de mantenimiento regulares. Al adquirir el sistema, existen dos opciones: comprarlo por 400 €, o alquilarlo por 12 € al mes o 120 € al año, a lo que se suma el precio de la ropa. En el modelo de alquiler, existe la posibilidad de pausar hasta cuatro meses. Ofrecen una garantía ilimitada para la box y se puede comprar el sistema en cualquier momento. La ropa se entrega a los clientes con un modo seleccionable libremente y se pueden añadir modos adicionales por un coste adicional.



Actualmente **In&Motion** sólo ofrece una variante de motocross para uso offroad duro en circuito

Los dos módulos **In&Motion Performance y Essential** presentan diferentes zonas de protección

El gráfico muestra el número creciente de activaciones de **airbags In&Motion** entre 2019 a 2023, que son más de 9.000



Con valores máximos de 9,5 g, en circuito [rojo] se producen las mayores fuerzas de aceleración, en ciudad [azul] significativamente las más bajas y en verde las de offroad con un máximo 9 g

El **chaleco exterior Motoairbag** con chaqueta interior extraíble para los días calurosos: **MAB V4** es el modelo tope de gama de los italianos.



MOTOAIRBAG

Los chalecos Motoairbag funcionan exclusivamente mediante activación mecánica, aunque con un sistema especial. Con Fast Lock, el fabricante ha desarrollado un sensor de aceleración que funciona en principio de forma similar a un cinturón de seguridad en un coche. Si el chaleco se conecta a la moto, un cable se enrolla o desenrolla de forma análoga a los movimientos del piloto. Si la fuerza de desenrollado supera los 15 kg, un mecanismo activa el proceso de inflado. A diferencia de los sistemas convencionales de cable de seguridad, el piloto no tiene que separarse necesariamente de la moto para ello, por lo que Fast Lock presumiblemente reacciona más rápido. La buena noticia para los propietarios de chalecos más antiguos es que el sistema se puede reequipar con la nueva activación. Como producto estrella, los italianos ofrecen el MAB V4 en su catálogo, una combinación de chaleco y chaqueta interior extraíble. Gracias a sus 25 litros de capacidad, ofrece uno de los mayores volúmenes de airbag del mercado. Para inflar la bolsa de aire hay dos cartuchos en el chaleco. MAB 1, que es el modelo más sencillo y que también tiene un volumen de 25 litros. También tiene dos mochilas en su catálogo, la City Airbag y la Vzero Plus.

Equipado de fábrica con tecnología **Fast-Lock**, el **Motoairbag MAB 1** es el modelo básico del fabricante, y está disponible solo en negro



El **City Airbag** es una de las dos mochilas de **Motoairbag** con un cartucho y una bolsa de 15 litros.



SPIDI

La firma italiana sólo dispone de un modelo, un chaleco con cable de seguridad, y está indicado únicamente para ser utilizado en carretera. Como todos los productos mecánicos, el Air DPS se lleva por encima de la ropa. Con 26 litros de volumen de airbag, el chaleco presume a lo grande, aunque a costa del tiempo de inflado. Con 200 milisegundos, el inflado tarda comparativamente mucho. Como ventaja, en Spidi no son necesarios mantenimientos periódicos. Además, son claramente más baratos que la competencia. Al ver el Air DPS, la mecánica colocada en la parte delantera exterior del chaleco llama inmediatamente la atención, otra característica única, aunque poco estética. Las zonas reflectantes en los laterales y en la espalda aumentan la visibilidad. Un protector de espalda también forma parte del equipamiento de serie, tiene certificado según la norma de nivel 1 con valores de fuerza residual superiores a los de los protectores de nivel 2. Se puede añadir una protección pectoral Spidi de nivel 1.



El único producto airbag de Spidi es el **Air DPS**, un chaleco exterior con mecánica de cable de seguridad y unos generosos 26 litros de volumen de bolsa de aire.

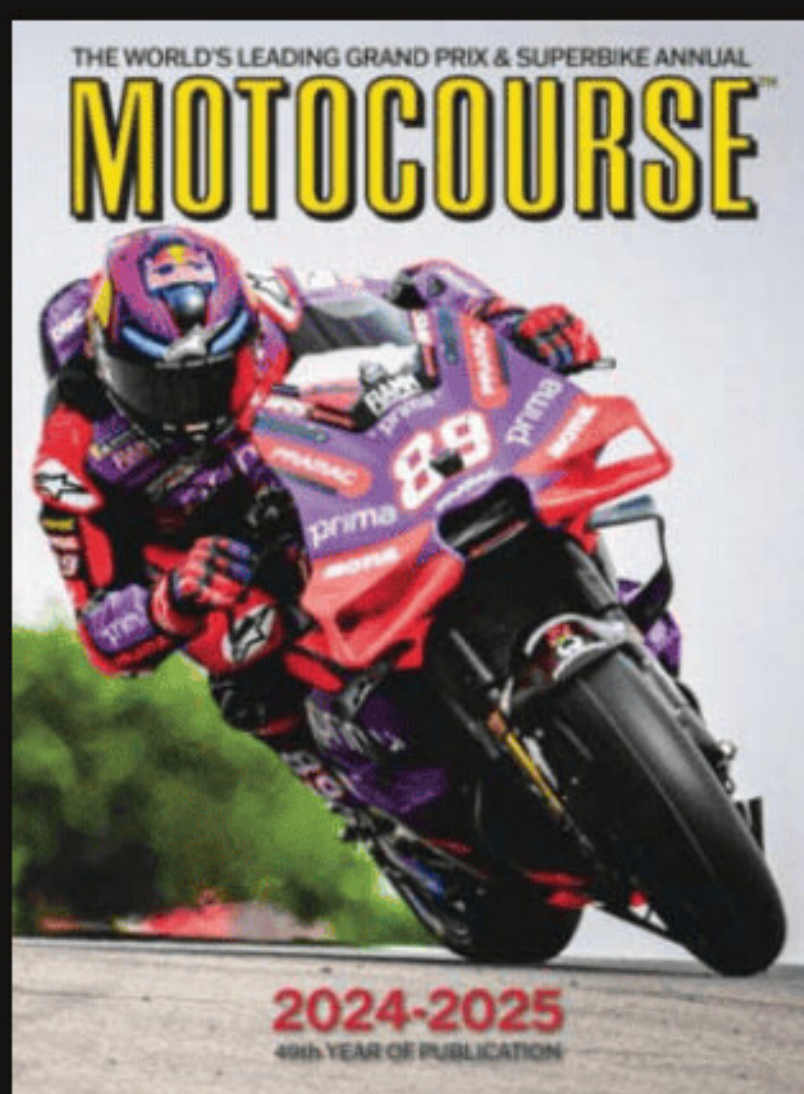
LIBROS

Por Venancio Luis Nieto

Motocourse 2024-2025

Un año más llega a las librerías especializadas una nueva edición de Motocourse, el anuario del motociclismo de velocidad de mayor alcance internacional, de nuevo a cargo del prestigioso periodista sudafricano Michael Scott, que celebrará el próximo año su 50 aniversario de publicación. En esta ocasión se abre la edición analizando el futuro de MotoGP en manos de su nuevo mayor accionista, la compañía Liberty Media, el impresionante retorno de Marc Márquez a lo alto del podio, el reglamento técnico que entrará en vigor en 2027, por Kevin Cameron, o la revolución de la inteligencia artificial aplicada a la clase reina de MotoGP, por Mat Oxley. Como es habitual, se vuelve a desentrañar la campaña de cada piloto, cada moto y cada equipo, una información súper interesante que no es habitual encontrar en las retransmisiones televisivas o en las crónicas del fin de semana de competición, además de hacerlo mismo con las categorías de Moto2 y Moto3. Todos estos contenidos apenas conforman la introducción de una obra de 344 páginas y máxima calidad de encuadernación [el libro pesa 2,2 kg], para a continuación dedicar más de 200 páginas a cada uno de los Grandes Premios de la temporada 2024 con todos los resultados y clasificación provisional carrera a carrera, acompañados además de todos los datos imaginables.

El libro dedica una segunda parte a multitud de categorías internacionales, como MotoE o la Red Bull MotoGP Rookies Cup y cada uno de los eventos de la temporada de World Superbike, con completísimos resultados. La edición también cubre la categoría de World Supersport y la crónica anual



Motocourse 2024 - 2025

Editor: Michael Scott

ISBN: 978-1910-54-45-90

Formato: Tapa dura, 240 mm x 330 mm, 344 págs. Color, inglés.

Precio: 69,00 €

Editorial: Icon Publishing

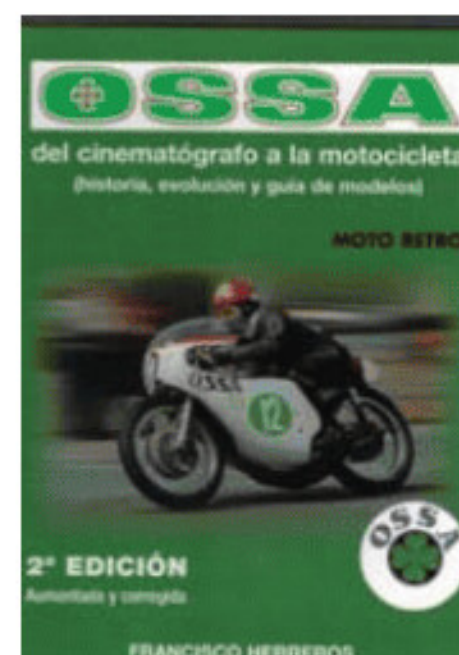
Disponible en: <https://racermidia.eu/> <https://www.libromotor.com/>

del Tourist Trophy de la Isla de Man, así como el Campeonato del Mundo de Sidecar, el British Superbike, la misma categoría en MotoAmerica, y finaliza con el resto de resultados de esos dos mismos campeonatos anglosajones, así como los de MotoE, el Mundial de Resistencia, todas las categorías del TT y el Mundial de Supersport. En este punto, se echa de menos un artículo sobre JuniorGP, el principal proveedor de nuevos pilotos del Mundial.

No hay duda de que Motocourse es un libro de elevado precio [el transporte y los aranceles de la importación también contribuyen a ello], aunque la calidad de la encuadernación y el empaque general del libro, lo completo y exhaustivo de la información, así como su calidad fotográfica, justifican sobradamente un espacio en la biblioteca de aquellos entusiastas que no se conforman con ver las carreras por televisión o acudir cada año a alguno de los Grandes Premios que se celebran en España. El lector de Motocourse se encuentra más allá. **M**

OSSA, DEL CINEMATÓGRAFO A LA MOTOCICLETA

A pesar de los tiempos de vanguardia tecnológica que corren actualmente en la industria mundial de la motocicleta, nunca es mal momento para volver la vista a atrás y admirar la grandeza de las icónicas marcas españolas que durante el siglo XX fueron unánimemente apreciadas por usuarios y entusiastas de todas partes del mundo. Con ese propósito llega a esta página «Ossa, del cinematógrafo a la motocicleta», un título cuya segunda edición, aumentada y corregida, se publicó hace ya varios años. La obra, de gran formato y encuadernación de muy buena calidad, repasa la historia de la marca desde sus orígenes como fabricante de motores fueraborda en la década de 1930 a la producción de maquinaria cinematográfica y sus inicios como fabricante de motocicletas. El libro constituye por sí mismo un documento histórico, ya que reúne en sus páginas centenares de fotografías de modelos de serie, competición y prototipos de la marca, originales de publicidad, diagramas técnicos, datos de producción y nomenclatura, así como diversa documentación de las distintas etapas de la compañía. Un título indispensable para cualquiera que quiera conocer al completo la historia de Ossa.



Título: Ossa, del cinematógrafo a la motocicleta

Autor: Francisco Herreros

ISBN: 978-84-934734-3-3

Formato: Tapa dura, 286 págs., color y B/N, español

Precio: Desde 35,00 €

Disponible en: www.motoretro.es



BOTAS FOX DEFEND ADV

DEFENSA AVANZADA

LA MARCA FOX QUIERE DEJAR DE ESTAR ENCASILLADA COMO FABRICANTE DE EQUIPAMIENTO PARA MODALIDADES DE CAMPO PURAS, ADENTRÁNDOSE EN EL SEGMENTO TRAIL-ADVENTURE CON UNA GAMA INICIAL DE ARTÍCULOS QUE CONTEMPLA CONJUNTOS TÉCNICOS Y TAMBIÉN BOTAS, COMO LAS NUEVAS DEFEND ADV.



Las Defend ADV se caracterizan por una caña de altura media, ofreciendo una protección adecuada del tobillo sin sacrificar la libertad de movimiento. Integran el innovador material D3O, una espuma flexible que se endurece ante impactos, protegiendo los laterales del tobillo. En la zona del talón, un refuerzo de TPU proporciona una protección adicional.

La construcción de las botas combina piel de alta calidad con materiales técnicos. La cara interna cuenta con un recubrimiento de piel vuelta, resistente a la abrasión causada por el contacto con la moto y los pantalones. La membrana Goretex incorporada garantiza la impermeabilidad, manteniendo los pies secos en condiciones climáticas adversas. Las punteras, reforzadas con una segunda capa de

piel, ofrecen mayor resistencia al desgaste provocado por el uso de los pedales.

La suela de goma Ultratac, con un relieve pronunciado, proporciona un excelente agarre tanto en las estriberas como al caminar sobre tierra y barro. En el interior, una plantilla de EVA rígida asegura la estabilidad del pie, evitando la flexión excesiva al pasar por terrenos irregulares.

El sistema de cierre BOA, un mecanismo giratorio de trinquete, permite un ajuste preciso y fácil de la bota. Este sistema elimina la necesidad de cordones, cremalleras o velcro, agilizando el proceso de calzado y descalzado.

En la práctica, las Defend ADV ofrecen una notable mejora en el confort en comparación con las botas de caña alta, permitiendo una mayor movilidad y precisión en el manejo de los pedales, especialmente en

motociclos trail con pedales más cortos. La comodidad se extiende al caminar, evitando la necesidad de desabrochar las botas al bajarse de la moto.

La ligereza de las Defend ADV (1.600 gramos en talla 45) no compromete la protección. La suela sólida y la sensación de seguridad transmitida tanto en la zona central como en la puntera y el talón son puntos destacables. El sistema de cierre BOA simplifica y agiliza el proceso de ajuste.

En resumen, las Fox Defend ADV representan una excelente opción para los pilotos trail que buscan un calzado cómodo, ligero y protector. Disponibles en negro y marrón, en tallas estándar, a un precio de 299 €. Estas botas ofrecen un equilibrio ideal entre protección y confort para la aventura trail. **M**

EQUIPAMIENTO



529

EUROS

Spidi Roar

La SPIDI Roar, con su diseño inspirado en las road races de los años ochenta, combina estilo retro con tecnología moderna. Fabricada con piel bovina italiana de alta calidad, ofrece comodidad, ligereza y una gran resistencia mecánica. Su corte deportivo y el forro de algodón la hacen ideal para entretiempo. Las cremalleras YKK y el bolsillo interior garantizan durabilidad. La seguridad está cubierta con protecciones Warrior Light de nivel 2 en hombros y codos, certificadas según la norma EN 17092:2020. Además, es personalizable con forros térmicos o impermeables STEP-INWEAR y la espalda Warrior opcional, elevando aún más su nivel de protección y versatilidad. Una prenda que fusiona la elegancia italiana con la seguridad y funcionalidad para los amantes del motociclismo. Disponible en cuatro combinaciones cromáticas.

Acerbis Rider

El casco Rider de Acerbis, novedad destacada de 2025, redefine el touring y la aventura. Con homologación ECE 22-06 P/J, permite viajar con la mentonera abierta. Su calota exterior termoplástica se complementa con tres calotas interiores adaptables. El interior, desmontable, hipoalergénico y lavable, prioriza la comodidad.

La versatilidad es clave, con predisposición para intercomunicadores universales, opción de uso "full face" sin visera y cierre microajustable. La visera transparente admite "pinlock" antiempañamiento (de venta separada). Un visor solar integrado y accionable añade funcionalidad.

La ventilación optimizada, con tomas frontales y extractor trasero, es otro punto fuerte. Disponible en tres colores lisos [179,95 €] y tres variantes gráficas [199,95 €].



199

EUROS



SANEAMIENTO

Motorex presenta su renovado producto para el cuidado de nuestras prendas de protección, ahora llamado Helmet & Gear Care, con un diseño fresco que amplía sus usos más allá de la limpieza de cascos. Este versátil spray es ideal para equipos deportivos y de ocio. Su fórmula de espuma activa limpia y refresca cascos, protectores, guantes y equipamiento. El uso es sencillo: tras eliminar la suciedad gruesa, agitar, rociar, dejar actuar y limpiar con un paño seco. Helmet & Gear Care cuida y desodoriza de forma suave y eficaz en un solo paso. Servido en envase de 200 ml.

AKRAPOVIC RACING LINE

El especialista esloveno en la fabricación de sistemas de escape para motos lanza el modelo Racing Line para las naked Suzuki GSX-8S y GSX-8R. Se trata de un sistema completo compuesto por colectores y silenciador, integrados ambos en una misma pieza de acero inoxidable, con cubierta de carbono y homologación Euro 5+. Los ingenieros optimizaron el diseño para integrarlo perfectamente en la moto, considerando espacio y ángulo de inclinación. Ofrece un aumento de 2,5 CV a 9.500 rpm y 1,4 Nm de par a 5.500 rpm, reduciendo el peso en 2,2 kg con respecto al escape original y sin necesidad de remapear la inyección. Produce un sonido deportivo y profundo, siendo compatible con maletas laterales Suzuki opcionales. Este escape anuncia la dirección de Akrapovič hacia 2025, con más lanzamientos previstos para otras motos.



INTERMITENTES PROTEGIDOS

Los protectores Wunderlich Ultimate están diseñados para proteger los intermitentes LED integrados en los protectores de puños de la nueva BMW R 1300 GS y GS Adventure, cuya posición los deja claramente expuestos a su rotura en caso de una caída, aunque sea leve.

Su función principal es mitigar los riesgos de daños por impactos, que pueden resultar en costosas reparaciones. Estos protectores están fabricados en acero de alta resistencia, suponiendo así una barrera de seguridad sin alterar la estética general de la trail alemana.

Además, contribuyen a la protección de las manos en caso de accidente, gracias a una estructura más resistente que la proporcionada por la pieza original de plástico.

La instalación es sencilla y se integra con los componentes originales.



249

EUROS

Guantes Fox Bomber Pro Air

En los últimos números hemos conocido algunos de los artículos que componen la nueva línea de equipamiento Adventure de la marca Fox, como conjuntos trail (chaqueta y pantalones) y también botas, pero resulta que la gama contempla también una línea de guantes denominados Bomber. La firma americana propone cuatro modelos, todos ellos de manga corta y en variante más o menos livianas. El modelo tope de gama es el Bomber Pro Air, que está disponible en dos colores (negro/gris y negro/marrón), por un precio de 129,99 euros.

Estos guantes apuestan por el uso profuso de la piel de cabra en casi toda la extensión de la pieza, aunque duplicada en los puntos más expuestos y combinada también con paneles de malla ligera de nailon para favorecer la ventilación. La entrada de aire fresco se suplementa con perforaciones estratégicas en zonas como los dedos, la palma, el dorso y también la muñeca. También se ha procurado una buena protección con la integración de un refuerzo rígido moldeado en los nudillos y, también, con placas de goma TPU en las falanges. Así mismo, se han incorporado almohadillas en material

Superfabric en los puntos más expuestos de la palma y la zona ulnar para aumentar la resistencia y la protección, no solo frente a golpes sino también para prevenir la aparición de ampollas y "callos" en las manos.

En Fox también han pensado en esas paradas a mitad de una ruta trail para inmortalizar el momento con la cámara de móvil, por lo que el índice cuenta con material capacitivo para poder manipular pantallas táctiles sin tener que quitarnos los guantes. Al probarlo, los Bomber Pro Air destacan en primer lugar por la gran calidad de acabados y la excelente presencia de los materiales, algo común en los artículos de la línea Adventure de Fox. También convence el estudiado equilibrio de estos guantes, con bastante flexibilidad y buena libertad de movimientos para una conducción off road dinámica, pero con mayor sensación de protección y seguridad que unos guantes de moto de campo convencionales. Eso sí, apuntad que son bastante ventilados por lo que no son la mejor opción para estaciones frías o lluviosas.



1990

BMW K 100 RS

EN 1990 BMW TRATÓ DE COMPLACER A SU CLIENTELA MÁS PURISTAS Y PUSO EN ESCENA LA K-100 RS/16V, UNA SPORT-TURISMO RÁPIDA Y CONFORTABLE, CAPAZ DE SACIAR A LOS PALADARES MÁS EXIGENTES Y QUE, EN EL APARTADO ESTÉTICO, VOLVÍA A LA SENDA MÁS TRADICIONAL DE LA MARCA.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO. FOTOS: JAIME OLIVARES. PROPIETARIO: RAÚL MERINO.

En el Salón de Colonia de 1988, BMW mostró por primera vez una revolucionaria K-1 dotada con un motor cuatro cilindros en línea de 987 cc, culata con de 16 válvulas y una electrónica muy avanzada para su época. Sin embargo, aunque “hizo correr ríos de tinta”, el modelo no gozó del éxito esperado debido a una estética excesivamente futurista y a unas decoraciones un tanto atrevidas para como acostumbraban a ser las BMW de aquellos años.

Por esos motivos, en el Departamento de Diseño de la firma alemana tuvieron que replantearse las cosas y, dos años después, aprovecharon la buena base de la citada K-1 y la “vistieron” con una carrocería que en sus líneas recordaba a la K-100 RS de 1983. Así, en 1990 llegó al mercado la que en un principio fue mostrada en Estados Unidos como K-100 RS/4 valve y que, posteriormente, comenzó a venderse como K-100 RS/16v. De todos modos, junto a las siglas de la marca, la leyenda “4 valve” se mantuvo en el lado izquierdo del motor durante el tiempo que el modelo estuvo en producción.

SOLUCIONES DE COCHE

Como en toda la familia K, el motor de cuatro cilindros en línea estaba dispuesto de manera longitudinal al sentido de la marcha y, para reducir la altura del conjunto, iba montado en horizontal, con la culata en el lado izquierdo y el cigüeñal en el derecho. Al desarrollarlo, en BMW Motorrad aprovecharon algunas soluciones técnicas empleadas en los coches más deportivos de la marca y las aplicaron a los propulsores de las K. De la gestión del motor de la K-100 RS/16v se encargaba un avanzado sistema de inyección electrónica Bosch Motronic en versión MA 2.1, que también controlaba el encendido y regulaba la mezcla dependiendo de parámetros como la apertura del acelerador, el régimen del motor, la posición del cigüeñal, la presión atmosférica, y la temperatura del aire y del líquido refrigerante. La culata montaba dos árboles de levas accionados mediante una cadena simple. Ambos árboles actuaban directamente sobre unos vasos invertidos en los que se introducían los vástagos de las válvulas. El reglaje de estas se realizaba mediante pastillas, aunque mantenían muy bien las tolerancias y aguantaban muchos miles de kilómetros sin requerir reajustes. Otras soluciones automovilísticas que se podían ver en el motor eran el tensor hidráulico con guías de teflón de la cadena de distribución, las toberas de admisión con tramos flexibles, las cuatro mariposas independientes, los inyectores muy próximos a las válvulas de admisión, etc.

Al igual que en los motores bóxer fabricados por la marca de Berlín, el de la K-100 RS/16v montaba la caja de cambios de cinco relaciones en un cárter secundario colocado tras el

PARA ADAPTARSE A LA
NORMATIVA ALEMANA, LA
POTENCIA SE LIMITÓ A 100 CV







LA CAJA DE CAMBIOS ESTABA EN UN CÁRTER SEPARADO Y EL EMBRAGUE ERA MONODISCO EN SECO

motor y entre medias se localizaba el embrague de tipo monodisco en seco. De la transmisión secundaria se encargaba un cardan articulado, bautizado como Paralever, un sistema que suavizaba las reacciones de la transmisión y facilitaba el trabajo de la suspensión posterior.

La estricta normativa alemana de aquellos años no permitía que las motos superasen los 100 CV de potencia máxima, por lo que la ficha técnica de la K-100 RS/16v anunciaba esa potencia a 8.000 rpm, además de un par máximo de 100 Nm a 6.750 rpm. Una curiosa coincidencia en la denominación, en la potencia y en el par, que pocas veces se ha dado. Con todo esto, en la comentada presentación de Estados Unidos se informó que la velocidad máxima era de 225 km/h, aunque en mediciones realizadas posteriormente se llegaron a alcanzar los 230 km/h.

Con ajustes en las suspensiones y sus recorridos, se puede decir que el chasis y sus componentes eran los mismos que los utilizados

Técnica

Motor: 4 T, 4 cil. en línea. Refr: Líquida; **Distribución:** DOHC, 4 V por cilindro; **Diámetro x carrera:** 67,0 x 70,0 mm; **Cilindrada:** 987 cc; **Potencia máx. dec.:** 100 CV a 8.000 rpm; **Par máx. dec.:** 100 Nm a 6.750 rpm; **Alimentación:** Inyección electrónica Bosch Motronic MA 2.1; **Cambio:** 5 relaciones; **Transmisión sec.:** Cardan articulado; **Chasis:** Estructura tubular de doble cuna superior de acero; **Basculante:** Monobrazo de aluminio; **Suspensión del.:** Horquilla telescópica; **Diámetro barras/Recorrido:** 41,7 mm/120 mm; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador lateral con Paralever/140 mm; **Freno del.:** 2 discos de 305 mm. Pinzas: 4 pistones; **Freno tras.:** Disco de 285 mm. Pinza: 2 pistones opuestos; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 160/60-18". Llanta 4,50"; **Cap. depósito:** 22 litros; **Peso vacío/lleño:** 235/259 kg; **Dist. entre ejes:** 1.564 mm; **Altura asiento:** 800 mm.

por la K-1. De este modo, aunque la estructura tubular del bastidor era semejante a la vista en la primera K-100 RS de 1983, los tubos que utilizaba eran de mayor sección con la idea de que soportase las prestaciones más elevadas del propulsor de 16 válvulas. El tren delantero estaba formado por una horquilla telescópica Marzocchi con barras de 41,7 mm, un equipo de frenos con bomba Magura, discos de 305 mm y pinzas Brembo de cuatro pistones, además de un neumático en medidas 120/70-17". El tren trasero contaba con basculante monobrazo de aluminio, amortiguador lateral, disco de freno de 285 mm mordido por pinza de dos pistones opuestos y neumático en medidas 160/60-18". El ABS Bosch de doble canal era opcional, un sistema que en aquellos años solo estaba al alcance de los usuarios de algunos de los modelos fabricados por BMW. El precio fijado para la Península era de 1.785.000 ptas, que ascendía hasta 1.975.000 ptas (11.870 €) si se incluía el citado ABS. La quilla que monta la unidad de las fotos, era igualmente opcional.

Otros datos relevantes eran la capacidad del depósito de 22 litros, los 800 mm de altura del asiento o los 259 kg anunciados en orden de marcha. Las maletas estaban incluidas entre el equipamiento de serie, lo que confirmaba que se trataba de una sport-turismo ideada para recorrer largas distancias, tanto en solitario, como con pasajero. La suavidad de funcionamiento, el confort de marcha, la elevada protección y el buen aplomo en todo tipo de carreteras, contribuyeron a que fuese un modelo muy deseado en su momento. **M**

SALÓN RETROMÓVIL DE MADRID

El recinto ferial de IFEMA acogió en el pabellón 4 la 21ª edición de este certamen, que recibió la visita de alrededor de 30.000 personas llegadas desde los más diversos lugares de España. A lo largo de los 180 stands, los aficionados a las clásicas podían encontrar máquinas en venta como una Montesa Brio 91 por 3.000 € o una AJS 650 de 1960 anunciada en 9.000 €. Y desde la tarde del viernes, se palpaba también la presencia de entusiastas en busca de piezas de repuesto, accesorios e indumentaria, dentro del área de Retromobilia, que era la zona más visitada por los aficionados. Por su parte, el Moto Club Veterans de Villaviciosa de Odón mostraba un atractivo conjunto de monturas clásicas, formado por veteranas FN, Magnat-Debon y Peugeot, entre otras, así como la Terrot 500 RGST de 1949 que aparece en la imagen.



FERIA DE ALCAÑIZ

La 27ª edición de Auto Classic se celebró en la ciudad de Alcañiz del 6 al 8 de diciembre y aumentó en expositores y público un 20 % con respecto al año anterior. Según se abonaban los 5 euros de entrada y se accedía al recinto de 5.000 metros cuadrados, llamaba la atención una impecable Yamaha 500 RD de 1984, perteneciente a la Colección Magriñá. En el apartado comercial, había especialistas en recambios y accesorios para clásicas, así como vendedores de motos de colección como Iván Cirre, quien no tardó en despachar una Ancillotti de cross y tenía a la venta una Bultaco Chispa 50 y una Beta de trial, entre otras monturas. Además, hubo un concurso de restauración, en el que resultó vencedora una Honda CB 400 de 1975 y completaban el podio una Lambretta LD 125 de 1955 y la Derbi Grand Sport del alcañizano Jorge Martínez.



Panel de instrumentos muy legible, incluía un reloj digital. Los frenos contaban con dos discos de 305 mm, y una unidad ABS opcional que tenía un gran tamaño a la vista tras la maleta del lado derecho.



"EL LADRILLO VOLADOR"

Debido a la particular disposición del motor y a su forma un tanto rectangular, las distintas versiones de K-100 RS fueron apodadas como "The Flying Brick", lo que traducido al español significa "El Ladrillo Volador". Y la verdad es que el apodo era muy acertado, porque el tetracilíndrico en línea, con su disposición longitudinal, el bloque de cilindros colocado de manera horizontal y la tapa de la culata "agujereada", sí que tenía una forma que se asemejaba a la de un ladrillo, especialmente si se observaba desde el lado

derecho. Además, las altas prestaciones y el buen comportamiento de las K-100 RS, les permitía mantener cruceros elevados de manera continuada cuando se circulaba con ellas por vías rápidas, y de ahí que fuesen consideradas como motos "voladoras". Sin lugar a dudas, el que les puso el apodo estuvo inspirado en ese momento, como confirma que, en muy poco tiempo, este modelo de BMW fue conocido así en prácticamente todo el mundo y, todavía hoy en día, popularmente se le sigue llamando así.



MOTOFLASH

[OFF ROAD]



GASGAS Factory

La marca GASGAS mantiene su presencia en las competiciones norteamericanas de motocross y supercross con los pilotos Justin Barcia [450] y Ryder DiFrancesco [250], en cuyas motos oficiales se inspiran las versiones MC 250/450F Factory Edition '25 que ahora llegan, en unidades limitadas, a los concesionarios.

Estas dos motos que estrenan una nueva decoración, gracias la incorporación de Rockstar Energy como patrocinador del equipo oficial.

Lo que no varía es el elaborado despliegue de componentes extra, encabezados por el silenciador de escape FMF, las

tijitas mecanizadas, las llantas Excel y el sistema de conectividad CUO para personalizar la respuesta del motor y acceder a funciones de adquisición de datos en las sesiones de entrenamiento. La lista de accesorios se completa con la funda de asiento Guts, los protectores de chasis, disco de freno y cárter, el manillar Pro Taper, el dispositivo de salidas, corona trasera anodizada, cadena en color dorado y neumáticos Dunlop MX34. Unos accesorios cuyo coste por separado es superior a los 2.000 euros que separan esta Factory Edition [13.969 €] de la MC 450 estándar.

Inf.: gasgas.com.

MXGP CIUDAD REAL

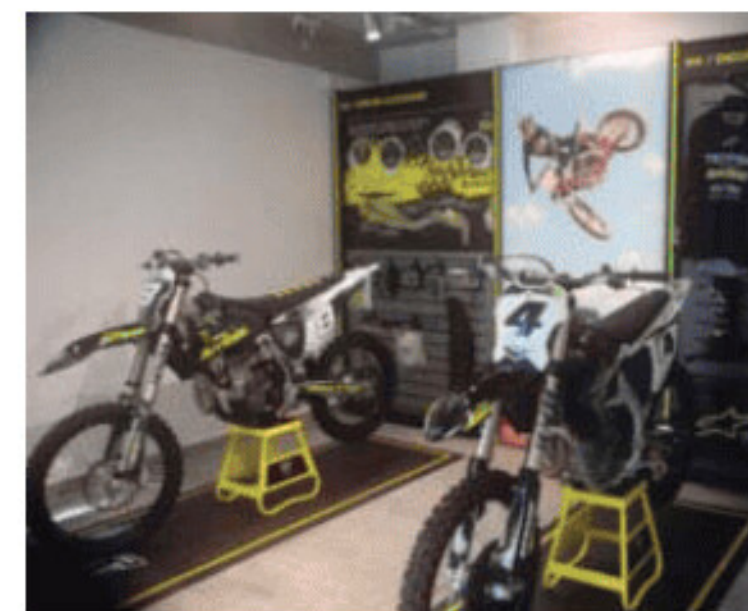
Los días 16 y 17 de marzo tendrá lugar el Gran Premio de Castilla-La Mancha de MXGP en la población de Cózar, Ciudad Real. Unas instalaciones que han acogido reformas importantes tanto en los servicios para los espectadores como en el propio trazado, siempre bajo las directrices de Infront Racing. Así, se han cambiado varios obstáculos y curvas, para conseguir un trazado más fluido y rápido,



incluyendo un espectacular salto triple que será de los más largos del campeonato.

TRIUMPH TF 450RC

Ya han empezado a distribuirse en España las primeras unidades de la Triumph TF 450RC, el segundo modelo de cross de la marca británica y el primero de la categoría "reina". Bajo un precio de 11.795 euros, recordamos que esta moto emplea el chasis de aluminio de la TF 250X y un motor mono árbol de diseño propio, así como varios accesorios escogidos personalmente



por el propio Ricky Carmichael presentes en el diseño del manillar y los mapas del motor.



BETA EVO FACTORY

El acabado Factory de las Beta Evo de trial está inspirado en las motos de competición y se aplica a los modelos 125, 250 y 300 de dos tiempos, así como a la 300 de cuatro tiempos. La suspensión delantera es una de las grandes novedades de las Evo Factory '25, pues es una nueva horquilla con barras de 39 mm [antes, 38] y de diseño asimétrico, con los hidráulicos en una barra y el muelle en la otra. Este esquema permite aumentar la rigidez del tren delantero y mejorar su precisión, al mismo que tiempo que se reduce el peso y posibilita unos componentes hidráulicos mejor dimensionados y más eficaces. Con respecto a los motores, destaca el uso de unos cárteres en magnesio que reducen casi un kilo y medio de peso, y al que se añade otra rebaja de gramos gracias a los escapes en titanio. En el caso de la 300 4T, se ha recurrido a una centralita más potente que mejora la eficiencia de la chispa. Los frenos Braktec con discos Galfer, el manillar anodizado y las tijas mecanizadas, son otros elementos destacados de las Beta Factory.



¿KAWASAKI VUELVE AL DOS TIEMPOS!?

Respuesta afirmativa, si atendemos al "enigmático" vídeo que Kawasaki ha difundido en sus redes sociales y en el que, primero, afirma que "os hemos escuchado", en alusión a las demandas de los usuarios hacia el relanzamiento de sus motos de cross con mecánica de dos tiempos; y a continuación se escucha el inconfundible sonido de un motor 2T. Por ahora se desconocen detalles acerca de la cilindrada, el tipo de moto -¿será una moto de cross o una de enduro?- y plazo de lanzamiento, pero la reproducción del spot en plena retransmisión del certamen norteamericano de Supercross indica que la intención es firme por parte de Kawasaki. Recordamos que las populares KX de dos tiempos, en cilindradas desde 125 hasta 500 cc, nacieron a mediados de los años ochenta y se mantuvieron en producción hasta 2008, cuando Kawasaki siguió el ejemplo de otras marcas japonesas de cesar la comercialización de sus motos de dos tiempos.

ADAM RAGA CUELGA LAS BOTAS



Durante la celebración del pasado trial indoor de Barcelona, el piloto Adam Raga anunciaba su retirada tras 27 años de carrera.

A sus 42 años, el natural de Uldecona cosechó seis títulos mundiales, además de 94 victorias mundialistas y un total de 338 podios.

Raga irrumpió en un momento dominado por Dougie Lampkin. En 2003, conquistó el Mundial Indoor, repitiendo el hito durante tres años seguidos.

En 2005 y 2006, logró el doblete al dominar tanto el indoor como el exterior. Sin embargo, la irrupción de Toni Bou en 2007 marcó un punto de inflexión.

Adam encadenó once subcampeonatos consecutivos en el Outdoor y otros tres más tarde, sumando 19 temporadas seguidas en el top 3 del Mundial.

Tras destacar con GASGAS, Raga pasó a TRRS en 2016, y finalmente se despidió con Sherco, marca a la que seguirá ligado en su escuela de pilotos.

MIREIA BADÍA SE RETIRA

Mireia Badia, campeona mundial de Enduro Women, se retira tras una temporada perfecta.

La piloto manresana, tras dominar el panorama nacional durante casi una década y conseguir el ansiado título mundial, seguirá vinculada a Rieju Factory Racing. Badia irrumpió en 2016 conquistando la Copa de España de Enduro Femeninas, título

que mantuvo ininterrumpidamente hasta 2024. Debutó ese mismo año en el Mundial y participó en los ISDE, logrando la plata. En 2018, obtuvo sus primeros podios mundialistas y el bronce en los ISDE. Tras ser subcampeona en 2020 y 2022, y después de una temporada 2023 marcada por las lesiones, Badia aprovechó la ausencia de Jane Daniels en 2024 para proclamarse campeona mundial, culminando una trayectoria llena de éxitos. Su legado en el enduro femenino es innegable.



EQUIPAMIENTO

[OFF ROAD]



429
EUROS

La marca italiana GIVI revoluciona su línea de cascos con el nuevo 70.1 VECTOR, el primero fabricado con fibra de carbono, marcando un hito para la marca transalpina y anticipando nuevos modelos para 2025. Este casco integral redefine los estándares de seguridad, ligereza y estilo para el off-road.

Su fabricación en fibra de carbono garantiza una ligereza y resistencia excepcionales, ideales para largas jornadas y condiciones extremas.

La ventilación optimizada gracias a las entradas de aire frontales y traseras, el cierre de doble anilla para un ajuste seguro y los

GIVI CARBONO

interiores desmontables y lavables, aseguran el confort del piloto. Además, incluye un pararray desmontable. Todo ello, con la garantía de seguridad que ofrece la certificación ECE 22.06.

El 70.1 VECTOR está disponible en dos combinaciones de colores (negro/amarillo y azul/rojo/blanco) y en tallas desde la XS hasta la XL, con un precio de 429,01 €. Este lanzamiento representa un paso adelante para GIVI, apostando por materiales de alto rendimiento para satisfacer a los motoristas más exigentes.

Inf.: givi.es.



64,99
EUROS

CARGADOR DE BATERÍAS

Si el invierno ha hecho mella en la batería de vuestra moto y no queréis que os vuelva a pasar, siempre es aconsejable hacerse con un cargador para prolongar la vida de la "pila". Este modelo de GET de alta seguridad es válido para baterías de plomo y de litio, y cuenta con un desulfatador de baterías incorporado para rejuvenecer las baterías de bajo rendimiento. Cuando se desenchufa accidentalmente o se pierde la alimentación, el microprocesador recuerda la última fase de carga en curso. También es capaz de intentar la recuperación de baterías profundamente descargadas. Inf.: athenaiberica.es.

PRENDA "NOVENTERA"

Dirt Studios es el departamento de diseño de Alpinestars dedicado al off road. No solo se encargan de los conjuntos técnicos, sino también de la colección de prendas de vestir cotidianas. La última propuesta comprende camisetas y sudaderas inspiradas en la escena norteamericana del supercross de los años 90. Estos diseños presentan reinterpretaciones modernas de la ropa deportiva y los logotipos de aquellos años, portadas por estrellas como Jeremy McGrath cuyas siglas se recogen en estas nuevas prendas, para rendir homenaje al rey de la especialidad que logró 7 títulos y 72 victorias. Son prendas fabricadas en materiales de primera calidad y que también tienen un precio elevado, desde 75 euros las camisetas y 150 las sudaderas.

Inf.: alpinestars.com.



EQUIPAMIENTO SHERCO

El fabricante de motos francés también propone a los incondicionales de su marca una serie de artículos de equipamiento para vestir perfectamente combinados con su montura. Para los amantes del enduro, Sherco ha renovado su colección de conjuntos técnicos de cara a 2025. Los usuarios pueden escoger la línea Pro Line, compuesta por unos pantalones en negro y gris que se pueden combinar con camiseta, también, en negro/gris u otra versión en negro/amarillo. Por otro lado, Sherco también ofrece el conjunto Team, aquí sí con los tonos de azul habituales de las monturas galas. Son prendas de alta calidad pensadas para resistir las exigencias del enduro, destacando especialmente el diseño reforzado de los pantalones. Ambos conjuntos se pueden combinar con su respectivo set de guantes. Disponibles en los concesionarios de Sherco.



449

EUROS

Acerbis Steel Carbon

CASCO OFF ROAD

La marca italiana Acerbis ha aplicado una considerable actualización en su catálogo de equipamiento off road de cara a 2025.

En su oferta de cascos encontramos la incorporación de nuevos modelos como el T711, que se establece como la gama media, pero también se han aplicado mejoras en su modelo tope de gama, el Steel Carbon.

Como su propio nombre indica, se trata de un casco que emplea fibra de carbono para la confección de la calota externa, con lo que se consigue un gran compromiso entre rigidez estructural y ligereza.

Concretamente, el Steel Carbon ha registrado un peso de solo 1.044 gramos en su talla M, por lo que se convierte en uno de los cascos más ligeros del mercado, y sin impedir que haya conseguido superar la nueva homologación ECE 22-06.

La calota interna emplea una línea de EPS de doble densidad, aunque carece de los sistemas de protección frente a impactos angulares que son habituales en los cascos off road de la actualidad. Como buen casco destinado al uso en alta competición, la capacidad de ventilación

es otro de los aspectos más destacados del Steel Carbon, con generosas entradas frontales y salidas posteriores.

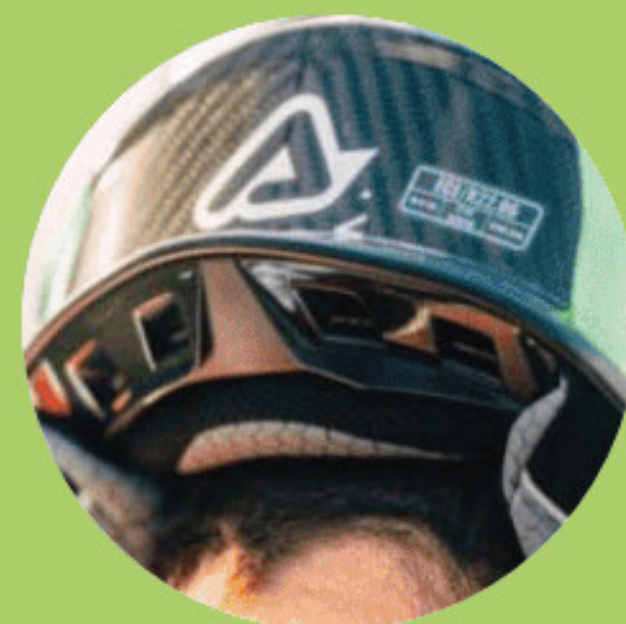
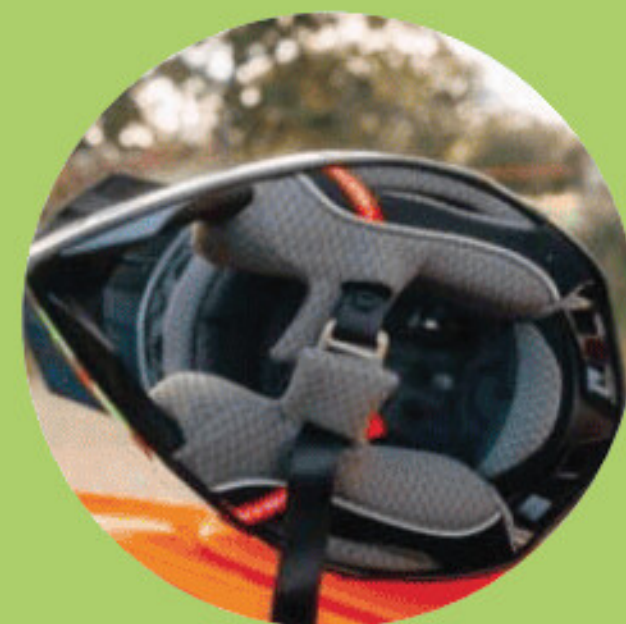
Es sin duda uno de los aspectos que más sobresalen al probar este casco Acerbis, en el que siempre se nota un "aura" de fresco alrededor de la cabeza.

Otro de sus puntos fuertes lo encontramos en los acolchados interiores, de excelente diseño, tanto por el suave y agradable tacto del tejido escogido como por la forma de las carrilleras, que aseguran una buena sujeción pero no incomodan el proceso de ponerlo y quitarlo.

Acolchados que, cómo no, son desmontables y con mecanismo de extracción de emergencia en las carrilleras para casos de caídas.

Está disponible en seis acabados gráficos, por un precio desde los 449,95 euros.

Inf.: acerbis.com.





HUSQVARNA TE 250 HERITAGE

HERENCIA

HUSQVARNA OFRECE UN ACABADO HERITAGE, DEMANDADO POR CLAMOR POPULAR, PARA SUS MOTOS DE ENDURO 2025. LOS EQUIPOS DE COMPETICIÓN DE HUSQVARNA EMPLEARON UNAS DECORACIONES ESPECIALES EN SUS MOTOS OFICIALES EN 2024, TANTO EN MXGP, COMO EL AMA MOTOCROSS Y ENDUROGP.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: ALEX CUBINO.

En principio, no parecía que hubiera intención que se aplicara a los modelos de serie, pero el clamor popular de los usuarios a través de las redes sociales motivó la reedición de los modelos Heritage, esta vez con el azul como protagonista en combinación con el amarillo y el blanco en honor a la bandera sueca, con un sobreprecio de entre 200 y 300 € frente al modelo estándar. Reconozco que la vista es un sentido que tiene mucho protagonismo en mi decisión de compra de una moto y, si fuese por la estética, me queda a “ojos cerrados” con la Husqvarna.

¿Comprar una 250 2T? Hay un amplio elenco de usuarios que sigue practicando enduro clásico, el de pistas, sendas y tria-leras, para el que las 250 2T no solo siguen siendo excelentes motos sino que, además, es la mejor opción, porque es un motor más progresivo sin un solo excesivo de empuje

que destroza la forma física del usuario, como sí puede suceder con las 300.

FRENTE A SU HERMANA

Comparada con la KTM 250, la EXC es una moto más racing que la Husqvarna en comportamiento de la parte ciclo, que es donde se diferencian estas motos pues la respuesta del motor y su potencia es similar. La KTM es menos cómoda comenzado porque es más alta, 10 mm de diferencia de altura de asiento entre ambas (945 de la EXC frente a 935 mm de la TE). Aunque, a cambio, la distancia libre al suelo de la EXC es 10 mm mayor (335 sobre 325) y se toca menos y pasas mejor en lo técnico, también en la zona de la panza del escape, añadiendo que no tiene bieletas la EXC que sí monta la TE (305 mm en la HVA de distancia al suelo en esta pieza). También el tacto del asiento es distinto en ambas motos, algo más duro en la Kate que en la Husky, mientras que en

mojado la funda de la EXC sujeta más que la de la TE que húmeda, no fija tanto el cuerpo. Una vez más, comodidad frente a más deportividad, como también apreciamos en el manillar, con el ProTaper que incorpora la Husky, más resistente a los golpes y con una posición de conducción algo más de ataque. La Husqvarna es más fácil para un

**LAS “DOS Y MEDIO” 2T DE
ENDURO **ESTÁN VIVAS** Y SE
MANTIENEN COMO UNA
ÓPTIMA OPCIÓN ENDURERA**

El tren trasero con bieletas reporta una lograda progresividad y óptima tracción, gracias también al trabajo del amortiguador WP y de las gomas Michelin.

Llamativa estética en el acabado Heritage con decoración exclusiva inspirada en los colores de la bandera sueca. Los plásticos blancos laterales sufren bastante en las zonas de roce con las botas.

Buen tren delantero. La horquilla es la WP XACT de cartucho cerrado. Los neumáticos los aporta Michelin y los frenos Brembo con discos Galfer.

El motor 250 2T rinde una potencia de 45/46 CV con un par de 39 Nm [4 kgm]. Efectivo para enduro de toda la vida, para todo terreno de verdad.



Mayor rigidez para la parte ciclo se buscó en la última actualización de esta moto. El motor, a vista en sección, se observa la compacidad del mismo.

enduro con más piedra, más lento... En la Husqvarna el sentir del tren delantero ha mejorado mucho con este chasis, pues esa ligereza que encontrabas antes delante, y esa tendencia a morrear en la entrada de las curvas ahora la TE no la tiene. Todo muy facilón, te hace la vida fácil la TE. Y eso que el chasis tiene más rigidez que el anterior a lo que se suma el tacto de la suspensión WP XACT de cartucho cerrado frente a la WP Xplor, de cartucho abierto. Es muy sólida de serie y sois muchos lo que, casi sin estrenar la moto, ya pedís que os monten otros muelles en la horquilla con una dureza menor de dos o tres puntos. Digamos que los del enduro de toda la vida esa rigidez no la buscan y añoran el modelo anterior. Pero a los pilotos más racing, los de ritmo rápido y los que son "fieras" esta configuración les encanta pues deja ir mucho más deprisa, aunque castigue más y fatigue en mayor medida el cuerpo.

Técnica

Precio: 11.425 €; **Motor:** 2T, 1 cil., refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 72 x 66,4 mm; **Cilindrada:** 249 cc; **Compresión:** 12,5:1; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 6 relaciones; **Chasis:** Simple cuna desdoblada en acero; **Suspensión del.:** Horquilla invertida WP de 48 mm y 300 mm de recorrido.; **Suspensión tras.:** Amortiguador WP con 300 mm de recorrido. **Freno del./tras.:** Un disco de 260 mm. Pinza Brembo de dos pistones / Un disco de 220 mm. Pinza Brembo de un pistón; **Ruedas:** 90/90-21" / 140/80-18"; **Capacidad depósito:** 8,5 litros; **Distancia ejes:** 1.485 mm; **Altura asiento:** 935 mm; **Peso:** 107 kg.

La mecánica 250 TBI resulta predecible y llevadera, con los 45/46 CV que han ofrecido en nuestro banco de potencia y con 4 kgm de par. En contraste con las 300 no está en una menor potencia, pues ambos motores rinden igual de cifra máxima, sino en el par, a bajo y medio régimen, así como en la energía en la que aparece el empuje de los motores. Menos cansina, más fácil de llevar y con un esfuerzo menos en los brazos para contener el avance de la moto en la 250 que en la 300 se trata de una cuestión de efectividad dinámica más cómoda y de una conducción algo diferente sin ponerle freno. Lo hace muy fácil esta moto con su motor con su curva lineal y una respuesta global de alta continuidad. Lo que no termina de convencerme es el desarrollo de serie que tiene (14x45) y yo lo acertaría pasando a 12/47 o 12/48, acertado si lo que haces es enduro lento o enduro tipo extremo, de grandes trialeras. **M**

«Me motiva el reto de ganar en SX»

Jorge Prado

EL CAMPEÓN DE MXGP DEBUTA EN EL AMA SX

Tras ganar su segundo título consecutivo en MXGP, y el quinto mundial en su carrera, el español Jorge Prado ha afrontado de cara a 2025 un cambio radical, fichando por el equipo oficial de Kawasaki para competir en los certámenes americanos de supercross y motocross.

TEXO: J.LL. MERLOS. FOTOS: KAWASAKI RACING TEAM

La temporada del AMA SX ha terminado de forma prematura para Jorge Prado. El piloto lucense sufría una caída en la tercera carrera del calendario que le reprodujo una antigua lesión en el hombro. Aprovechando su viaje a España para operarse de su lesión pudimos hablar con el multicampeón español.

Cuéntanos un poco cómo estás.

Acabo de salir de una operación de hombro y me pierdo toda la temporada de Supercross, por lo que ando bajo de ánimo.

¿En qué consiste esta lesión?

Tuve una pequeña caída en la tercera carrera, me salí del circuito y me encontré con una red de protección; para 'salirme' de la moto extendí el brazo hacia la red y se me salió el hombro. Me volvió a entrar a los 30 segundos, pero en 2022 ya tuve una lesión en ese hombro, donde me dañé los ligamentos y la cabeza del húmero. Así que al salirse por segunda vez he tenido que pasar por el quirófano. Es mala suerte. Porque empiezas con el objetivo de coger experiencia en un campeonato nuevo, una disciplina nueva... Y solo he podido cogerla en dos carreras.

¿Qué timing vas a seguir ahora?

Mi objetivo es llegar para el motocross, en mayo, o por ahí. Hay tiempo, pero uno quiere llegar encima de la moto al 100 %, sin ninguna limitación por parte del hombro. Estas primeras semanas tengo que tomármelo todo con calma; pero cuando pueda empezaré a darle caña a toda la parte superior del cuerpo para intentar fortalecer lo máximo posible. Espero que la recuperación sea de entre tres y cuatro meses.

¿Serás el favorito en motocross?

Sí, yo creo que uno de los favoritos. Aunque es verdad que llego con moto nueva, equipo nuevo, necesito tiempo para la puesta a punto. Además, son circuitos muy diferentes a los de Europa, más largos y más rápidos, por lo que la moto va con un set up un poquito diferente. Dependerá de esa adaptación y, obviamente, de cómo me encuentre del hombro.

Con cinco mundiales en el bolsillo, ¿qué te motivó a empezar desde cero otra vez?

Sin objetivos nuevos la motivación baja, y creo que esto hará que mi carrera deportiva se alargue, porque tengo mucho que aprender, sobre todo en el Supercross.



El desafío norteamericano es un nuevo reto en la carrera deportiva de Jorge Prado. Se ha frustrado su campaña de supercross por una lesión, pero confía en poder dar lo máximo en el "outdoor".

”

VINE A USA PORQUE SIN OBJETIVOS NUEVOS LA MOTIVACIÓN BAJA



Y me voy a poner a prueba otra vez, a ver si puedo ganar empezando desde cero en la máxima categoría de una disciplina en la que nunca había competido. Yo creo en mis posibilidades, en mis habilidades, y pienso que esto es algo súper bonito.

¿Qué crees que te falta para lograrlo?

Aún me falta mucho. Creo que estoy a un 50 % de mis posibilidades, porque cuando voy en moto siento que puedo mejorar en todos lados. Pero lleva su tiempo; no puedo intentar hacer todo en un día porque me arriesgo a hacerme daño.

Estoy seguro de que si lo hicieron Jean-Michel Bayle o David Vullemin, tú también lo puedes hacer.

Hay una diferencia; el único que lo hizo antes fue JMB, porque fue el único que llegó de la categoría máxima de Europa a Estados Unidos y ganó. No hubo ningún otro piloto que lo hiciese. Pero también estamos hablando de una época muy diferente a la actual.

Alguien como Tim Gajser, ¿cómo lo haría?

Seguro que también sería bueno en SX porque es un piloto increíble, pero todos necesitamos un tiempo para llegar a estar entre los cinco primeros todos los fines de semana. Sinceramente, si no tienes experiencia como me pasa a mí, no creo que ninguno de los pilotos contra los que he competido lo fueran a hacer mejor. Todo necesita su tiempo.

¿Algunos analistas americanos señalan que los dubbies son tu punto flaco. ¿Es así?

Soy consciente de cuáles son mis puntos fuertes y débiles. Justo la carrera en que me lesioné, había dos sectores de 'dubbies', y yo estaba entre los cinco más rápidos. ¿Qué pasa? Que esos son los entrenamientos, cuando más se parecen a los que practica-mos habitualmente, pero después en carrera va evolucionando la pista y cuando llega la final están destrozados, y ahí sí que me falta experiencia. Pero creo que mi punto flojo ahora mismo es todo en general. Sí que es verdad que tengo puntos fuertes, pero creo que podría mejorar en todo. En San Diego, en la segunda prueba, había dos parciales en que era el más rápido, y en otros era un poco más lento.



¿Dirías que el supercross es más peligrosos y técnico que el motocross?

Más peligroso, sí, porque hay menos margen de error. Pero no sé si es más técnico... El MX es diferente y creo que tiene una parte un poquito más creativa, y es algo de lo que me estoy dando cuenta porque antes creía que era al revés. En SX siempre hay una línea que es la más rápida y no hay que darle muchas vueltas porque al final siempre vas a hacer esa combinación. Salvo los dubbies, que sí se van rompiendo y tienes que ir cambiando la línea, es muy mecánico; si "triple-doble-doble" es lo más rápido, se hace así sin darle más vueltas. Pero en motocross, ahora vas un metro más para allá, cinco para allá, luego vuelves al interior... Es decir, vas pensando y cambiando todo el rato. Claro que el SX también tiene lo suyo y resulta muy intenso, porque en cada salto tengo que estar dando el gas exacto para caer en ese punto, porque si caigo largo o corto me puedo hacer daño. Y todo eso genera mucha tensión y llega un punto que necesitas parar porque mentalmente acabas agotado, aunque no estés cansado físicamente.

Ahora estás con Kawasaki, vienes de toda una vida de color naranja. ¿Ha sido muy traumático el cambio?

Al revés, yo creo que me quité un peso de encima. Súper contento con el cambio. El contrato ya lo firmé antes de la temporada de MXGP del año pasado, así que estuve toda la temporada sabiendo que ese iba a ser mi último año, tanto en MXGP como en KTM. Y una vez que probé en Estados Unidos -el año pasado- tenía claro que quería ir y hacerlo en el mejor equipo.

¿Y lo es?

Tienen una moto que es súper buena y la gente es súper profesional. Por ejemplo, después de la primera carrera del año, vi que la moto no estaba a mi nivel de conducción porque entrenando iba un poco más lento y en carrera iba mejor. Así que el martes después de la carrera ya tenía todo el equipo a disposición para hacer todo lo posible para llegar a la segunda prueba y que la moto fuese mejor.

¿Te cabreó cuando te pasaron de KTM a GASGAS?

No me lo tomé mal pero, a ver: si te dan a elegir, mejor KTM por si acaso. Se supone que las dos motos eran iguales... pero no sé hasta qué punto. Por ejemplo, cuando me fui el año pasado a Estados Unidos, vi que había mucha diferencia entre la KTM y la GASGAS, ya solo en piezas. En el Mundial creo que esta diferencia era menor, es decir, que mi moto en comparación a la de Jeffrey Herlings era parecida. Pero claro, a lo mejor esto es lo que me hicieron pensar, y Jeffrey iba, imagínate, un año por adelantado. No lo sé...".

¿Y cómo era la relación con Tony Cairoli? ¿Había buen feeling como para trabajar con él y con Ducati en el supuesto de que alguna vez volvieras a Europa?

Era complicado porque yo estaba en un equipo que era 'su familia', en Italia. Y en el momento en que yo empecé a ser mejor que él, pues ahí la cosa se complicó. Porque era complicado, no por mi parte, sino porque cuando eres nueve veces campeón del mundo y viene un chaval que en su primer año ya es más rápido que tú -y no un fin de semana, sino constantemente- y pasa otro



Jorge Prado reconoce que aún tiene mucho que aprender en supercross, pero tiene una fe ciega en sus posibilidades y el reto de empezar de cero es una nueva motivación.



”

YO CREO QUE PUEDO SER UNO DE LOS FAVORITOS EN EL MOTOCROSS USA

año y el chaval solo mejora.... Yo lo entiendo, pero también entiendo que ahí se sumaron muchos factores porque el equipo no puso fácil que hubiese una buena relación porque, era el equipo en el que creció él... Así que, bueno, trabajar con él será complicado en el futuro.

**Para toda una generación como la mía, que de niños íbamos al circuito del Vallés, a Montgai, a Bellpuig, a Talavera, a Yunque-
ra... soñando con un top 5 nacional: ¿eres consciente de lo que significa tener un piloto con tu palmarés, que ahora se vaya a “hacer las Américas”?**

Sí, creo que sí, porque tener a un referente de tu propio país es súper importante para el deporte, y creo que mis títulos han repercutido mucho en el motocross en España, a nivel de parrillas llenas en categorías inferiores, pilotos que quieren salir a correr el Europeo o el Mundial, porque ven que un español también puede ganar un Mundial.

¿Dónde vives en Estados Unidos?

Estamos viviendo en Irvine, en California, cerca del mar, a 15 minutos de Kawasaki, y cerca también de Fox donde tienen un buen gimnasio al que voy a entrenar. También tengo a un entrenador y a un fisio cerca de casa. He escogido una zona que fuese fácil para mi entrenamiento, y para mi vida. Mi día a día es entrenar. Rodamos en moto cuatro veces a la semana, y todos los demás días suelo hacer bici, combinado con gimnasio. No hay mucho más: te levantas por la mañana temprano, te vas al circuito a las 9 y vuelves a casa a lo mejor a las 14... y para dormir.

¿Echas de menos España?

Sí, siempre, muchísimo. También porque ya llevo más tiempo viviendo fuera de España que dentro... Me acuerdo que al poco de estar viviendo en Bélgica, y cuando veníamos a correr el Nacional intentaba disfrutar lo máximo posible. Me gusta mucho por la cultura, la comida, poder hablar mi idioma... No es lo mismo expresarme en español que expresarme en inglés, en italiano, en holandés... es diferente. Eso lo echo también de menos, y según a qué parte vayas el clima también es muy bueno. No sé, yo soy muy español, ¡me gusta España!”. **M**

PRETEMPORADA
MOTOGP 2025

M&M

LOS HERMANOS MÁRQUEZ FUERON LOS DOMINADORES DE UNA CORTA PERO INTENSA PRETEMPORADA EN LA QUE SE REPARTIERON EL LIDERATO EN LAS CLASIFICACIONES DE MALASIA Y TAILANDIA. LA TERCERA 'M' PROTAGONISTA, MUY A SU PESAR, FUE JORGE MARTÍN, LESIONADO EL PRIMER DÍA DE TEST Y QUE ARRANCARÁ EL CURSO CON SOLO 13 VUELTAS SOBRE SU APRILIA EN 2025.

TEXTO: CHECHU LÁZARO.
FOTOS: GOLD&GOOSE.

El circuito de Sepang dio el pistoletazo a la pretemporada 2025, que técnicamente había arrancado en Montmeló en el mes de noviembre, en los test de posteriores al último GP del año. En cualquier caso, se ponía fin a 78 días de inactividad en pista, salvo para probadores, rookies y marcas con concesiones (en la práctica solo los pilotos de Yamaha) que arrancaron unos días antes en el tradicional 'shakedown' de puesta a punto de las MotoGP. Había muchas ganas de ver a los mejores pilotos del mundo sobre sus nuevas monturas, en un curso donde ha habido tantos cambios de cromos.

Sin embargo, toda esa euforia se tornó en pesadilla al poco de comenzar, cuando Jorge Martín sufrió un brutal 'highside' en la curva 2 del circuito malasio. Era su segunda caída del día y la que le mandaría directo al hospital. Ahí acabó la pretemporada del vigente campeón del mundo, con solo un puñado de vueltas de iniciación, conmocionado y con varias fracturas en los dedos de la mano y el pie. Fue una primera jornada maldita en Sepang ya que, además de Martín, Raúl Fernández y Fabio Di Giannantonio abandonaron el test lesionados; y los tres tuvieron que pasar por el quirófano en su vuelta a Europa. Solo el de San Martín de la Vega pudo estar presente en Tailandia, los otros dos arrancarán la temporada sin haberse subido apenas a la moto y, en el caso del español, es un tema preocupante porque necesita kilómetros de adaptación a la Aprilia tras cuatro años en Ducati.

CAMPEÓN DE INVIERNO

La lucha por el simbólico título de rey de la pretemporada ha sido un mano a mano entre los hermanos Márquez. Contando el primer día de curso en Cataluña, se han celebrado seis días de entrenamientos repartidos en tres test. El pequeño de la saga fue el más rápido en Montmeló y en Sepang, mientras el mayor lideró los dos días de Buriram. Cuatro de las seis jornadas fueron comandadas por el apellido Márquez, las otras dos







se las repartieron Quartararo y Morbidelli, el primer y segundo día de Malasia.

A la hora de coronar campeón de invierno, y aunque ambos tendrían argumentos para proclamarlo como tal, me quedo con la consistencia de Álex toda la pretemporada (cada uno de los seis días acabó entre los tres primeros) frente al dominio absoluto de Marc en el último test de Tailandia. El de Gresini, que no ha dejado de sonreír desde que se subió a la Ducati GP24 en Barcelona, se confirmaba como uno de los animadores, al menos, de la primera parte del campeonato. “Estamos siendo rápidos y consistentes en nuestros tiempos. En general toda la pretemporada fue así y sin duda podemos definirla como mi mejor pretemporada desde que corro en MotoGP. Ahora descansaremos un poco y luego creo que estaremos listos para el inicio”, comentaba Álex Márquez después del último entrenamiento en Buriram.

No le fueron tampoco mal las cosas a su hermano, sobre todo, por cómo acabó en Tailandia, con la vuelta rápida del test (único en bajar de 1'28) y con un simulacro de

carrera de 23 vueltas, con un ritmo medio seis décimas más rápido que los más rápidos de los que hicieron este tipo de simulaciones, entre ellos su hermano Álex y Pedro Acosta. Marc también se ponía buena nota a su pretemporada: “Contento y sobre todo con confianza. En un piloto cuando hay confianza salen las cosas, es verdad que el exceso tampoco es bueno, pero ahora tengo mucha confianza. Y más importante es que este invierno hemos podido completar toda la lista larga que teníamos, a lo que era deportivo, de pilotaje y técnico. Hemos cumplido todos los objetivos y lo tenemos todo muy claro de cara a iniciar el campeonato”. Toda una declaración de intenciones del piloto de Cervera en sus primeros entrenamientos vestido de rojo oficial Ducati.

Este dominio de Marc en Tailandia no se le había visto ni en sus mejores años en Honda, ya que tampoco había sido muy dado a mostrar todas sus cartas en invierno. Aunque en este sentido, el auténtico especialista de mantener perfil bajo en pretemporada es Pecco Bagnaia, que acostumbra a trabajar, y mucho, en un

segundo plano. “Estoy contento, porque hemos trabajado duro y dado pasos hacia delante. El balance es positivo, estamos convencidos de nuestras decisiones a nivel técnico y estamos listos para empezar la temporada”. Aunque casi todos ponían a Márquez en la cúspide de los favoritos, el de Cervera seguía considerando al italiano como el rival a batir.

DUCATI HÍBRIDA

Pero lo realmente trascendental para Márquez (y para Bagnaia) el pasado mes de febrero era elegir con qué Ducati empezar el curso. Una decisión más importante que nunca ya que, con la evolución de los motores congelada en 2026, el propulsor que se homologó justo antes del primer GP del año en Tailandia va a ser el que se utilice estos dos años antes del cambio de reglamento de 2027, con la reducción de cilindrada en la clase reina a 850 cc y un compromiso de hacer un campeonato más sostenible y seguro.

En el test de noviembre el ‘Dream Team’ estrenó por primera vez la GP25 y aunque se vio una moto con potencial, no



Ducati sigue omnipresente en las posiciones de vanguardia, tanto con sus pilotos de fábrica como con sus satélites, como Franco Morbidelli. En Aprilia, Marco Bezzecchi ha dado un paso al frente en ausencia de Martín.



parecía mejor que la todopoderosa GP24, especialmente en el tema clave del motor. Aunque parecía ventajoso en términos de prestaciones y facilidad de conducción, revelaba una gestión del freno motor más complicada que no terminó de convencer a los pilotos oficiales. Así que se optó por una apuesta más conservadora, manteniendo el propulsor del año pasado, con algunos elementos nuevos como el basculante o la caja de cambios; a la espera también de que el nuevo paquete aerodinámico esté implementado durante el año, una de las evoluciones permitidas en el reglamento. Una Ducati GP24 híbrida que Bagnaia definió como GP24.9, aunque es evidente que está más cerca de la moto del año pasado que del prototipo desechado en 2025.

¿Y qué supone esto para la fábrica italiana? Por de pronto, en Borgo Panigale tuvieron que trabajar a destajo el último mes para fabricar motores suficientes. Además, no existirá el salto mecánico entre sus seis pilotos y apenas habrá diferencias entre las motos satélites y las oficiales, aunque éstas últimas deberían recibir mejoras durante

el año. Esto supondrá una buena oportunidad para pilotos como Álex Márquez o Franco Morbidelli, que conoce la moto del año pasado y que ha sido otro de los más solventes de la pretemporada. En el caso de su compañero, Di Giannantonio, perderá el estatus que se había ganado el año pasado de ir con la misma moto que los pilotos de fábrica pero, quién pillase una Ducati GP24, estarán pensando muchos...

ALTERNANCIA

Una de las certezas que nos dejó la pretemporada 2025 es el salto adelante dado por las fábricas japonesas, Honda y Yamaha,

DUCATI ES LA REFERENCIA, KTM Y APRILIA SON LA ALTERNATIVA

lo que a priori supone una mayor igualdad entre la clase media. Aprilia y KTM fueron más irregulares, mejor en Tailandia que en Malasia, pero en los dos test asiáticos hubo presencia de las cinco marcas en el top 9 y el top 8 respectivamente. Todavía parece demasiado arriesgado dar por finiquitado el periodo absolutista de Ducati en MotoGP; y más cuando han juntado a dos campeones en su box oficial. Pero los números apuntan hacia una mayor igualdad en la clase reina y algo de alternancia en la zona noble. Al menos, más que en 2024 cuando las máquinas de Bolonia hacían tripletes GP sí y GP también.

Empezando por Aprilia y después del shock inicial que supuso perder dos efectivos el día uno de pretemporada, entre ellos a su fichaje estrella y quién está destinado a marcar el rumbo en esta nueva etapa. Emergió la figura de Marco Bezzecchi en Tailandia, donde acabó con el tercer mejor crono por detrás de los hermanos Márquez y, sobre todo, con un ritmo muy sólido. Se espera mucho del tándem que forma junto a Martín en el equipo oficial, pero también dejó muy

Aprilia apunta a Michelin

Se completaba la segunda hora de pretemporada del primer día de Sepang cuando Jorge Martín volaba por los aires e impactaba de manera brutal contra el asfalto. Inmediatamente fue trasladado al hospital más cercano donde le diagnosticaron fractura de la cabeza del quinto metacarpiano de la mano derecha y de los metatarsianos tercero, cuarto y quinto del pie izquierdo. Se había acabado la pretemporada para el de San Sebastián de los Reyes, que tuvo que pasar una noche ingresado por precaución y que regresó a España para operarse. A la entrada de la clínica Quirónsalud Dexeus, donde se operó el pasado 7 de febrero, Martín explicaba cómo había vivido su caída. “Tuve un buen impacto y estuve bastante dolorido. Pasamos nuestras horas de precaución en el hospital y parece que todo está en el sitio. No sé qué pasó, la verdad. Era mi primera salida con esas gomas y fue una pena porque no hemos podido trabajar mucho”. Aunque Martín se mostraba cauto a la hora de explicar su caída, en Aprilia apuntaban directamente a Michelin. “El accidente es inexplicable, porque los neumáticos estaban en la temperatura correcta. Lo que puedo decir es que Jorge no cometió ningún error, y que la moto no tuvo ningún problema.

Los datos dicen que no estaba dando gas ni tampoco falló el control de tracción. Algo no estaba bien, y los datos revelan que no era ni de él, ni de la moto”, comentaba el máximo responsable de la marca en MotoGP, Massimo Rivola, que deslizaba la posibilidad de que se tratara de un neumático recalentado o defectuoso. Michelin, por su parte, se defendía y apuntaba a una mala decisión a la hora de escoger el compuesto en ese momento del día. “No hubo anomalías. El compuesto estaba dentro del rango de temperatura y presión. Si no funcionara, no alcanzaría la temperatura. Lo analizaremos en profundidad, pero por lo que hemos podido ver, al principio de la sesión la pista estaba

sucia, había poco agarre y el neumático medio no tenía el mejor rendimiento teniendo en cuenta que había 35°C en pista. Esta media funciona mejor con temperaturas en torno a los 50°C”, explicaba Piero Taramasso, en el portal italiano GPOne. Primera polémica de la temporada en torno a los neumáticos, pero más allá de las responsabilidades y del cruce de declaraciones, lo más relevante en clave deportiva es que antes del primer GP del año, Jorge Martín apenas había rodado 77 vueltas en Montmeló en el mes de noviembre, más 13 en Sepang. No podía empezar peor defensa del título para el español, el día que lucía por primera vez el dorsal 1 en su carenado.



Pedro Acosta es la clara referencia en KTM, y se ha convertido en una inyección de moral en la difícil situación por que pasa la marca austriaca.

buenas sensaciones el rookie japonés, Ai Ogura, 14º en Sepang y 11º en Buriram, donde superó al que había sido la referencia entre los debutantes, Fermín Aldeguer, al que la pretemporada se le hizo larga.

Sin saber cómo encaja Martín en Aprilia, la sensación que dejaba la pretemporada es que KTM será la marca que le ponga las cosas más difíciles a Ducati. A pesar de todos los problemas financieros, ha mejorado la RC16, cuenta con la mejor plantilla de su historia y tiene a un piloto diferencial como Pedro Acosta, con un año más de experiencia y que durante el invierno se destacó como el claro jefe de filas de los austriacos. Sexto en Malasia y cuarto en Tailandia, no está nada mal, y sobre todo con buenas sensaciones. “La moto ha mejorado mucho en comparación con la del año pasado. Todavía falta precisión, pero creo que llegará con el tiempo. En el ‘time attack’ y en la simulación de carrera tuvimos problemas porque hubo algo que no funcionó, pero el ritmo de carrera no estuvo mal. Y, a pesar

de todo, fuimos bastante competitivos. Fue mi mejor pretemporada y la mejor pretemporada de KTM”. Casi nada...

Binder estuvo desaparecido en ambos test, a Bastianini le está costando más de la cuenta su adaptación, mientras que Viñales emergió el último día de pretemporada, para colarse en el top 10 de Tailandia, aunque todavía no está del todo cómodo con la RC16: “Estoy intentando entender la entrada y la frenada, que es uno de los puntos fuertes de la moto, porque todavía

**YAMAHA PUEDE
SER RIVAL EN LA
SEGUNDA MITAD
DEL AÑO**



Tanto en Yamaha como en Honda hay confianza y parece asomar la luz al final del túnel. Quartararo [20] y Mir [36] son optimistas.



no estoy al máximo. La salida de la curva es muy agradable y tengo agarre. De todos modos, ¡está llegando! Me siento cómodo, pero para llegar al siguiente punto solo necesito un poco más de comprensión. Necesito incorporar los trucos de la moto a mi estilo y eso lleva tiempo”.

El test de Malasia supuso un subidón para Yamaha, con un Quartararo estelar que se permitió el lujo de liderar el primer día, algo que hacía mucho tiempo que no se veía en el box azul. Los brotes verdes que ya se vieron en el final del curso pasado parece que agarran y el retorno del equipo satélite, con un aliado de nivel como el Pramac Racing, solo podía mejorar el proyecto. Incluso, desde Ducati se apuntaba que las Yamaha podrían ser los principales rivales en la segunda mitad de temporada. Sin embargo, el test de Tailandia bajó en parte el suflé, en una pista menos propicia para la YZR-M1 y donde no habían tenido el par de días extra del ‘shakedown’. Probablemente, ni tanto ni tan calvo, pero el salto adelante parece

evidente, por mucho que Quartararo no se fíe. “Creo que nuestro nivel es diferente al del año pasado, pero queremos afrontar esta temporada sin expectativas”.

Pero para mejora considerable la de las Honda, algo que tampoco debería ser tan excepcional siendo quiénes son y viniendo desde tan abajo, con un margen de mejora mayor. Pero, traducido en números, entre los GG.PP que se disputaron en otoño y los test Joan Mir rodó 1.4 más rápido en Malasia y 0.6 en Tailandia. Unos tiempos que le valieron para terminar octavo y sexto respectivamente, e incluso en Sepang se coló Zarco por delante. “En Honda está habiendo un cambio y he disfrutado trabajando en estos cinco días de test. Veo el esfuerzo de todos y luego eso se traduce en mejores resultados. La moto se deja pilotar, se puede ir más al ataque, que es la forma en la que disfruto. No hay magia, se ha trabajado bien, he podido sacar mi potencial y hemos ido rápidos”. Ya se ve la luz al final del túnel. **M**

TEST DE MALASIA

Pos	Piloto	Marca	Tiemp/dif
1	A.Márquez	Ducati	1'56.493
2	F.Bagnaia	Ducati	0.007
3	F.Quartararo	Yamaha	0.231
4	F.Morbidelli	Ducati	0.455
5	M.Márquez	Ducati	0.549
6	P.Acosta	KTM	0.682
7	J.Zarco	Honda	0.711
8	J.Mir	Honda	0.786
9	M.Bezzecchi	Aprilia	0.835
10	A.Rins	Yamaha	0.858
11	F.Aldeguer	Ducati	0.908
12	J.Miller	Yamaha	0.959
13	B.Binder	KTM	1.121
14	A.Ogura	Aprilia	1.261
15	L.Marini	Honda	1.296
16	M.Viñales	KTM	1.372
17	M.Oliveira	Yamaha	1.467
18	E.Bastianini	KTM	1.518
19	S.Chantra	Honda	1.636
20	F. Di Giannantonio	Ducati	1.772
21	A.Fernández	Yamaha	2.204
22	M.Pirro	Ducati	2.628
23	L.Savadori	Aprilia	2.676
24	A.Dovizioso	Yamaha	3.436
25	R. Fernández	Aprilia	4.795
26	J. Martín	Aprilia	4.828

TEST DE TAILANDIA

Pos	Piloto	Marca	Tiemp/dif
1	M.Márquez	Ducati	1'28.855
2	A.Márquez	Ducati	0.179
3	M.Bezzecchi	Aprilia	0.205
4	P.Acosta	KTM	0.278
5	F.Bagnaia	Ducati	0.523
6	J.Mir	Honda	0.544
7	F.Morbidelli	Ducati	0.599
8	F.Quartararo	Yamaha	0.731
9	M.Viñales	KTM	0.751
10	J.Miller	Yamaha	0.762
11	A.Ogura	Aprilia	0.781
12	B.Binder	KTM	0.877
13	R.Fernández	Aprilia	0.877
14	L.Marini	Honda	0.928
15	E.Bastianini	KTM	0.982
16	J.Zarco	Honda	1.027
17	A.Rins	Yamaha	1.207
18	F.Aldeguer	Ducati	1.230
19	M.Oliveira	Yamaha	1.234
20	S.Chantra	Honda	1.610
21	L.Savadori	Aprilia	2.352







**MUNDIAL SBK
EN AUSTRALIA**

TERRITORIO BULEGA

EL MUNDIAL SBK 2025 HA ARRANCADO CON UNA ABRUMADORA EXHIBICIÓN DE NICCOLO BULEGA, QUE GANÓ CON SUFICIENCIA LAS TRES CARRERAS DEL FIN DE SEMANA, CON UNA SUPERIORIDAD DE DUCATI AVASALLADORA.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE.

FOTOS: GOLD&GOOSE.

La primera cita del Campeonato del Mundo de Superbike 2025 no ha deparado sorpresas. Tal como se esperaba, a la vista de los últimos entrenamientos y de cómo fue la manga australiana de SBK el año pasado, Niccolò Bulega era el máximo favorito, y el piloto italiano cumplió con creces los pronósticos hasta el punto de sumar el primer triplete de su carrera deportiva. Bulega estuvo incontestable en Phillip Island, en un fin de semana arrollador de Ducati, a la que sólo se le escapó una posición en el podio, la segunda plaza del campeón Toprak Razgatlioglu en la primera carrera.

Lo más impresionante de esta primera cita no sólo es el dominio de Bulega, sino también la mejora de Álvaro Bautista –lástima del error en la Superpole y su caída durante la remontada posterior-, y el abrumador dominio de Ducati, que acapara las primeras posiciones del campeonato, y salvo BMW, las únicas alternativas, Yamaha y Bimota, se encuentran, de momento, lejos del podio.

Precisamente Razgatlioglu se descolgó con unas quejasas declaraciones en las que calificaba el campeonato como “copa Ducati”, y amenazaba con dejar de competir en SBK si la situación se mantiene. Habría que profundizar algo más en la causa de semejante berrinche, pero la realidad es que la pista australiana tampoco le fue propicia al piloto turco el año pasado. De hecho, dejando a un lado sus ausencias por lesión en Magny Cours y Cremona, Phillip Island fue la peor carrera de la temporada para él, porque lo mejor que consiguió fue el tercer puesto en la Superpole, y sumó menos puntos que los 20 obtenidos esta vez, fruto de su segunda plaza en la primera carrera. Y no olvidemos su caída en los entrenamientos previos.

Puede que haya quien piense que es un escándalo que haya seis pilotos Ducati entre los siete primeros clasificados, pero hablando de SBK no es ninguna novedad. Históricamente el Mundial de SBK ha sido un campeonato concebido por y para Ducati, que se basó en el reglamento del

campeonato Superbike italiano... ¡en el que participaron por los propios ingenieros de Ducati! Pero eso es historia, y no tiene nada que ver con la realidad. A Ducati le costó mucho ganar con la Panigale V4, aunque a BMW le costó mucho más que su M1000RR se coronara el año pasado con Razgatlioglu, que llegó a sumar cuatro dobles consecutivos como el conseguido por Bulega en Phillip Island, y nadie echó pestes del campeonato.

TODO AL ROJO

Esta temporada la Ducati Panigale V4 se presenta como la moto dominante, una situación que ha permitido confirmar la posición de pilotos que ya estaban en esa situación el año pasado, como Danilo Petrucci o Andrea Iannone, pero que también permite el regreso a las posiciones de vanguardia de otros como Scott Redding, que no brilló con BMW y ahora parece recuperar el tono, o Sam Lowes, que en su segunda temporada en SBK se ha mostrado más incisivo.

No obstante, hay una diferencia notable entre ellos y el podio. Bautista parece que ha recuperado la confianza que perdió en 2024, y buena parte de ello se debe a que su estado físico esta vez es mejor, porque el año pasado sufrió un tremendo calvario con las secuelas de la lesión que arrastraba desde finales de 2023. A falta de confirmar el paso adelante dado por Bulega, que ya el año pasado estuvo brillante en Australia pero fue muy irregular en otras pistas, parece que el veterano campeón –que en noviembre cumplió 40 años– está de vuelta y puede ser un duro contendiente para su compañero.

Hablando de antiguos campeones, el que está pasando realmente las de Caín es Jonathan Rea, ausente en Phillip Island por la lesión sufrida en pretemporada que va a comprometer su inicio de campeonato. Ya el año pasado tuvo problemas y fue Andrea Locatelli el que aportó los resultados en Yamaha, y esta temporada el italiano vuelve a estar ahí.

Sobre la transformación del Team Provec de Kawasaki a Bimota, del KRT al Bimota by Kawasaki Racing Team, cabe destacar que tanto Alex Lowes como Axel Bassani de momento se han colocado en el “top ten” de la clasificación del Mundial, fruto



**DECIR QUE SBK ES
UNA COPA DUCATI
SBK REFLEJA
FRUSTRACIÓN: SBK
SIEMPRE HA SIDO
UN CAMPEONATO
DUCATI**

de acabar las tres carreras de Phillip Island entre los diez primeros, con una constancia y regularidad digna de elogio. No están lejos del podio, acabaron en torno a diez segundos por detrás de Bulega, así que a la espera de una posible evolución por su parte, las perspectivas de la KB998 son esperanzadoras.

Por otra parte, Honda sigue estando ahí, en tierra de nadie, peleando por afianzarse entre los diez mejores. Xavi Vierge se quedó a las puertas e Iker Lecuona se lesionó en la clasificación. No es un buen inicio.

SUPERSPORT

La categoría intermedia ha arrancado repartiendo el éxito entre Stefano Manzi, que es el único que, de momento, escapaz de sacarle el jugo a la Yamaha YZF R9, y un sorprendente Tom Booth-Amos, que a lomos de la Triumph Street Triple RS 765 está alcanzando lo mejor de su carrera deportiva. Los dos se repartieron victorias y segundos puestos en Phillip Island. Booth-Amos también se benefició del error cometido por Jaume Masiá en el cambio de neumáticos de la primera carrera, en el que



Bautista [19] vuelve a pilotar con confianza, como los demás pilotos de Ducati, Iannone [29] o Redding [45]. Razgatlioglu [1] casi hace un "strike". Manzi [62] se impuso a un sorprendente Masiá [51] en Supersport.



¿Copa Ducati?

Después de un fin de semana complicado en Phillip Island, Toprak Razgatlioglu se descolgó con unas duras declaraciones: "Ya estoy pensando en la próxima carrera, y en luchar contra todas las Ducati, ya que esto es prácticamente una Copa Ducati. El caso es que no es normal que haya todas estas Ducati delante, porque esto es Superbike y no la Copa Ducati. [...] Desde fuera no creo que a nadie le guste ver este espectáculo. Si la situación sigue así, creo que no seguiré corriendo en este campeonato", dijo el piloto turco.

Sin embargo, esta queja, más que una queja es un lamento por la deficiente respuesta de BMW en este inicio de temporada: "Nunca estoy muy contento en las primeras carreras de la temporada. Todos los años hay algo extraño en la moto, así que en ese sentido es lo mismo. Me centro en la próxima carrera porque volvemos a Europa y tendré que luchar con todas las Ducati", dijo el campeón.

Pero calificar el actual Mundial de SBK como "copa Ducati" refleja un desconocimiento histórico del campeonato, que en otros momentos vivió un dominio similar de Ducati, e incluso superior. Tal vez el problema no sea Ducati, sino el resto de la industria motociclista, que no invierte tanto como los italianos.



empleó menos tiempo de lo reglamentado, sufriendo la correspondiente penalización, que le hizo perder la segunda plaza en la primera carrera. Sin duda que Masiá ha sido la sorpresa de la categoría, a la que llegó muy a última hora tras el fiasco del equipo Preicanos de Moto2, y tras una temporada 2024 bastante discreta con las motos de media cilindrada. En la segunda carrera en Phillip Island, Masiá cometió un pequeño error en un punto muy delicado -la frenada de la curva 1- que le llevó al suelo, arrastrando

a Valentine Debise, pero ha demostrado que hay que contar con él. Su excompañero Bo Bendsneyder también brilló a gran altura en Australia.

Lo que ha quedado en evidencia es que la categoría de Supersport se muestra abierta a múltiples opciones, tanto de pilotos pero sobre todo de fabricantes. Ganaron Yamaha y Triumph, pero Ducati y MV Agusta también están delante, e incluso Kawasaki, con otro experto debutante como Jeremy Alcoba, que también se asomó a la zona delantera. **M**



CARLO PERNAT FESTIVAL DUCATI



Primero de todo debería hablar después de los test de pretemporada y de la mala suerte de Jorge Martín estos días en forma de lesiones. Es un golpe duro para Aprilia porque parece que esta segunda vez se ha hecho mucho daño en la mano izquierda, con varias fracturas desplazadas. No va a estar en el estreno de MotoGP en Tailandia y probablemente alguna más. Y que el dorsal 1 no esté presente en la parrilla es un palo, primero para él, luego para Aprilia porque con su piloto referente podría haber tenido más cerca la lucha por el título, pero también para el campeonato.

Analizando los resultados de los dos test que se han celebrado este invierno, diría que estamos de nuevo en el punto de partida: Ducati es la moto a batir. Y es importante valorar la inteligencia y la lógica mental del ingeniero Gigi Dall'Igna que no ha querido arriesgarse a hacer una moto 2025 dejando de lado el motor de 2024 que era casi perfecto. Comenzar con alguna diferencia de motor para luego arriesgarse en los 4 o 5 primeros GG.PP, como siempre pasa, hasta que empiezas a familiarizarte con la puesta a punto. No valía la pena y es también una jugada muy inteligente porque en este punto estos motores van a ser congelados hasta finales de 2026, al margen de las marcas que tengan concesiones, y entonces no habrá que hacer ninguna inversión en el motor. Una gran parte del presupuesto se dirigirá hacia la moto para el 2027, con el nuevo reglamento y es una jugada muy inteligente porque la mayoría de los recursos se podrán dirigir desde ya a desarrollar la moto de 2027. ¡Bravo Gigi! Un gran jugada por tu parte.

En clave campeonato, el título se lo jugarán dentro de box de Ducati, entre Márquez y Bagnaia. Ahora mismo yo doy una pequeña ventaja a Pecco porque lleva tres años con el mismo jefe técnico, Cristian Gabarrini, tiene el mismo equipo, conoce bien todo el ambiente, sabe cómo se desarrolla, también conoce a los hombres de Dall'Igna, saben lo que necesita... Si me hubieran preguntado hace cuatro años, antes del accidente, te habría dicho el favorito número uno porque es un fuera de serie. Aquí pagará un poco la falta de conocimiento del nuevo equipo, aunque su nuevo jefe de mecánicos, Marco Rigamonti, es bueno y Gigi Dall'Igna le dará todas las posibilidades para ponerla a punto. Pero le falta el conocimiento del modo de trabajar de Ducati.

Para mí está claro: son los dos máximos favoritos. Por un lado, el ocho veces campeón del mundo que busca el noveno; y por otro, Pecco que quiere ganar el tercero en MotoGP. Será una bella lucha. Todos tienen miedo a la gestión que es haga dentro del box con la presencia de dos gallitos, pero son dos

pilotos inteligentes, pero yo no creo que sea tan difícil. Tiene razón Márquez cuando dice que no son unos chiquillos, por lo que sabrán como actuar para el bien propio y del equipo. Luego está claro que el compañero de equipo es el primer rival a batir.

En Ducati serán afortunados aquellos que tienen la moto 2024, desde Morbidelli a Di Giannantonio, pasando por Álex Márquez. En mi opinión, yo los meto a todos como 'outsiders' porque esta moto es perfecta, la conocen muy bien, no tiene problemas y entonces estarán siempre en los primeros puestos dando batalla.

Por detrás de las Ducati la moto que más se les acerca es la Aprilia, porque han hecho un buen equipo con Martín y Bezzecchi, éste último parece que se ha integrado bien y puede ser un hombre de podios. Está claro que Martín, con ese doble incidente, no ha podido subirse a la moto a hacer un test, conocer el motor, el chasis... En resumen, tendrá un inicio muy cuesta arriba. Todo recaerá en las primeras carreras sobre las espaldas de Bezzecchi. KTM, por lo que se decía, los problemas financieros condicionan el proyecto. Pero, afortunadamente corren los recursos, hay que ver cuántos y cómo serán. La MotoGP austriaca tiene problemas de chasis, que es muy rígido y cuando estás a mitad de carrera los neumáticos se consumen pronto. Quizás este era también el motivo principal por el que Acosta solía estar con los primeros en el inicio de las carreras hasta la mitad, donde se caía o bajaba el ritmo y se iba para atrás. Veremos si lo soluciona el nuevo equipo técnico comandado por Fabiano Sterlacchini, con dos jefes técnicos como Alberto Giribuola y Manuel Cazeaux, en el equipo satélite del Tech3, que tienen pasado en el resto de las marcas italianas como Ducati y Aprilia.

Creo mucho en Yamaha. Han trabajado bien, algo que ya me imaginaba que iba a ser con Max Bartolini como capo técnico y con el segundo equipo de Pramac Racing que aprovecharan al máximo. En cualquier caso, el desarrollo de un proyecto es largo y llegar a Ducati costará mucho tiempo. El motor V4 no se verá este año, pero la próxima temporada probablemente sí. Todos mirarán a Quartararo, que ha ido muy bien pretemporada, con las modificaciones que han hecho en Japón. Es una Yamaha que seguramente acabe entre los ocho primeros de la clasificación final, seguramente con Fabio Quartararo honestamente.

Honda, por su parte, ha crecido, pero sigue teniéndolo muy difícil. A diferencia de Yamaha, Honda tiene cuatro pilotos diferentes con cuatro modos de pilotar diferentes y esto a veces es un mal porque una vez va bien uno, otra el otro, o aquel de allá, pero es difícil de concretar un desarrollo que satisfaga a todos. Con la llegada de Albesiano, y con un método nuevo, estoy convencido de que hará buenas carreras, algunas de ellas metido entre los diez primeros, pero los resultados reales no se verán hasta 2026 probablemente.

Analizadas las cinco marcas, creo que este Mundial será un festival Ducati. Es una moto casi perfecta que ha diseñado Dall'Igna en los últimos años: Es imbatible y ha revolucionado el mundo del motociclismo. Por parte de Dorna se ha hecho todo lo posible para atraer a otros actores a base de concesiones, pero les falta dinero y la capacidad para batir a Dall'Igna. **M**

EL TÍTULO SE LO JUGARÁN DENTRO DEL BOX DE DUCATI ENTRE BAGNAIA Y MÁRQUEZ

[PRUEBAS ■ CLÁSICAS ■ HISTORIAS]

ESPECIAL
CLÁSICAS

MOTO verde HISTÓRICO

Nº 2 EDICIÓN 2024
00002
8 414520 001041
5€



POR SOLO
5€
YA EN
TU KIOSCO

Un número Histórico dedicado
a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es



Jorge Martín KO

Jarro de agua fría para las aspiraciones de Jorge Martín en el Mundial 2025. Cuando ultimaba su recuperación de la fractura del dedo meñique de su mano derecha, fruto de una caída el primer día de test de Sepang, el madrileño volvió a caer lesionado. Fue el día antes de partir hacia Tailandia, cuando se estaba probando en el karting Menàrguens [Lleida], rodando con una moto de supermotard. Un percance que le provocó una triple fractura en la mano izquierda [radio, escafoides y el hueso piramidal], además de la rotura del calcáneo del pie izquierdo, que únicamente se lo inmovilizaron y no requirió intervención. Un día después, el vigente campeón volvía al quirófano de la Clínica Dexeus de Barcelona para operarse por segunda vez en menos de un mes. Aunque todavía es pronto para estimar un periodo de recuperación, espera un tiempo

de baja prolongado. En un principio Aprilia solo confirmó que el español se perdería la cita inaugural de la temporada en Tailandia, donde le sustituyó el probador de la marca, Lorenzo Savadori; pero prácticamente se da por hecho de que se perderá más de un GP. Y es que preocupa especialmente la rotura del escafoides, un hueso con muy poca vascularización y cuya cicatrización es lenta. Además, hay que tener en cuenta que en el plazo de un mes se celebran tres carreras, Tailandia, Argentina y Texas; y parece muy complicado que pueda reaparecer en la gira americana. Con la ausencia de Jorge Martín de la primera carrera de la temporada, por primera vez en cuarenta años no se alineaba el vigente campeón en la parrilla de la primera cita de la temporada. El último antecedente habría que buscarlo en 1984, cuando el estadounidense Freddie



Spencer causó baja para la carrera del GP de Sudáfrica disputado en Kyalami tras lesionarse durante los entrenamientos, cuando explotó la rueda trasera de su Honda y se golpeó la espalda contra un cordón de cemento. Ese mismo año lograría varias victorias y terminó cuarto en la general.



A remolque

La pretemporada de la clase reina no fue la única que dejó bajas por el camino. En las categorías pequeñas, aunque solo hubo un test oficial en Jerez repartido en tres jornadas donde los pilotos de Moto2 y Moto3 compartieron pista y que también tuvo consecuencias para algunos de los favoritos. Por un lado, Alonso López, que sufrió una caída el primer día que le mandó directamente al quirófano con rotura del dedo meñique de su mano izquierda. Aunque no pudo volver a subirse a la moto, sí que pudo estar en la primera carrera de la temporada en Tailandia. Peor suerte corrió Sergio García, que se fue al suelo en la última jornada que le provocó la fractura del cuarto metacarpiano de la mano derecha. El de Burriana también tuvo que ser intervenido quirúrgicamente y se perdió la cita inaugural.



BAÑO DE MASAS

Una de las grandes novedades de la pretemporada 2025 fue la presentación conjunta de todos los equipos en un multitudinario evento celebrado el 9 de febrero en la ciudad tailandesa de Bangkok, donde 19 de los 22 pilotos pudieron darse un baño de masas en un acontecimiento que resultó realmente espectacular; y con las ausencias de los tres lesionados en el test de Malasia: Jorge Martín, Fabio Di Giannantonio y Raúl Fernández. Antes de meterse por las calles de la ciudad, el Marble Temple sirvió de decorado para las fotos de familia, para después dirigirse hacia el escenario en motos de calle con los colores de cada uno de los equipos de la clase reina. Vista la acogida de público, se puede considerar que la primera presentación conjunta de la historia de MotoGP fue todo un éxito, y se irá repitiendo cada año en diferentes ciudades.

DEBUT EN WSBK

El actual probador de Yamaha, Augusto Fernández, reemplazará al lesionado Jonathan Rea en la Ronda de Portugal del Mundial de Superbike. El norirlandés sufrió una caída en los test de Phillip Island que le provocaron múltiples fracturas en el pie izquierdo. El campeón de Moto2 de 2022 conoce el paddock de las motos de producción ya que compitió en la European Junior Cup, que ganó en 2014, y en Superstock 600 antes de dar el salto a Moto2: "Deseo una pronta recuperación a Rea y agradecer a Yamaha la oportunidad. Esta será mi primera experiencia con la R1 y en WorldSBK. Estoy impaciente por llegar al test de Portimao y rodar sobre la moto y ver cómo se siente".



CATALUÑA 2031

El Circuit de Barcelona-Catalunya anunció la extensión de su contrato con el Mundial de MotoGP, que expiraba el próximo 2026, por cinco temporadas más. De esta forma, se asegura el GP al menos hasta el año 2031, cuando se celebrarán 40 años de carreras ininterrumpidas, siendo ya es el tercero con más temporadas consecutivas en el Mundial, tras Assen y Jerez. El primer evento se celebró en 1992 bajo la denominación de GP de Europa. Este nombre lo empleó en sus cuatro primeras ediciones y desde 1996 se instauró el actual GP de Cataluña, que además dobló su presencia en 2025 como sustituto del de Valencia, tras la DANA y que se llamó GP de la Solidaridad. Además, con la confirmación de que acogerá cinco carreras durante el periodo 2027-2031, evita de la temida rotación de los circuitos de la Península Ibérica.



KEVIN CAMERON

¿CÓMO SE HACE?



Combinar la velocidad en curva con el "apuntar y disparar" en una sola moto no es una tarea fácil. Cuando había "pistas Yamaha" y "pistas Honda", no existía una sola moto que pudiera rendir bien en ambas situaciones. Las motos diseñadas para ir deprisa en las curvas eran largas y bajas, hechas para lograr la estabilidad necesaria para obtener el máximo agarre en las curvas rápidas y largas. Contaban con "suspensión lateral en sus chasis", una cierta flexibilidad lateral de unos pocos milímetros en sus chasis, de manera que los neumáticos podían seguir el perfil del asfalto y pasar sobre sus irregularidades mientras la moto estaba trazando la curva y las suspensiones trabajaban con un gran ángulo de inclinación.

En la época en que Ron Haslam pilotaba con este estilo en las distintas versiones de las ELF, Kenny Roberts explicaba qué, al menos para él, en aquel momento era una mala idea. El mejor estilo de conducción era el que conseguía los tiempos de vuelta competitivos con el mínimo riesgo. Emplear una alta velocidad en curva constituía una situación de riesgo, y además, en caso de deslizamiento, no ofrecía al piloto buenos medios para recuperarlo. La técnica de "apuntar y disparar" minimizaba el riesgo, porque reducía la parte más peligrosa del trazado de la curva, que era el giro, que se realizaba al principio de la curva con poco riesgo. Luego se utilizaba el resto de la curva como si fuese una recta en la que una moto que tuviese una alta potencia podía recuperar la velocidad perdida en el interior. Durante la frenada, el piloto podía gestionar el riesgo con la maneta de freno, y durante la aceleración, el control estaba en el puño del gas. Era una técnica de dirt-track. Se podía ir deprisa aumentando la velocidad en las curvas, pero se necesitaban condiciones de agarre ideales: si la adherencia disminuía, era peligroso, y todos volvían al estilo más seguro de "apuntar y disparar".

Una moto diseñada para "apuntar y disparar" no puede permitirse una dirección de reacciones lentas, ni con la inestabilidad que provocan unos neumáticos que pueden moverse lateralmente aprovechando la flexibilidad del chasis. Necesitan un chasis rígido que no se deforme y permita gran estabilidad en las frenadas, y un giro rápido y controlado. En la pequeña distancia de giro de Kenny, se requiere un movimiento instantáneo para inmediatamente levantar la moto y acelerar. El piloto que va muy deprisa en la curva no debe sobrepasar el pequeño margen de seguridad que tiene el neumático totalmente inclinado en plena tracción, y mueve la moto con elegancia y gradualmente.

El progresivo aumento de la rigidez de los chasis en las motos de GP de 500 cc fue una solución para reducir la inestabilidad producida por la violencia de la curva de par de los motores de dos tiempos. Cuanto más flexible es un chasis, más energía puede almacenar, lo que da lugar cuando se sobrepasa el límite a os-

cilaciones, que pueden llegar a ser descontroladas. Se aumentó la rigidez hasta 1993, cuando la Yamaha de Wayne Rainey, que había recibido vigas laterales de chasis reforzadas internamente, al estilo Honda, empezó a tener problemas de "chatter, rebotes y deslizamientos". Era demasiado rígida para seguir el perfil del asfalto cuando estaba muy inclinada, y lo que hacía era saltar de bache en bache. ¿Cómo lograr combinar las necesidades de rigidez y flexibilidad? ¿Se puede conseguir un nivel de flexibilidad lateral en el que las necesidades del estilo de "apuntar y disparar" no se vean alteradas? ¿Se puede acortar la distancia entre ejes de manera que se mantenga la posibilidad de realizar transiciones rápidas, pero no tanto como para echar a perder estilos de pilotaje como el de Jorge Lorenzo? Se ha intentado, pero Honda y Yamaha han visto en las últimas temporadas que existe una razón para las especializaciones del chasis de cada estilo. Los extremos han funcionado bien, han ganado títulos, y alejarse de esos extremos no consigue mejorar los tiempos.

Massimo Tamburini ha sido elogiado por diseñar los chasis multitubulares de acero en las Ducati con un alto grado de flexibilidad lateral. Funcionaban bien con el agarre que tenían los neumáticos a principios de siglo, pero a finales de la década necesitaron cambios para eliminar su flexión excesiva. Siempre me había preguntado si esa flexibilidad surgió del conocimiento de Tamburini de su necesidad, o por accidente. Por ejemplo, debido a que la posición obvia para colocar un refuerzo lateral en la zona de la pipa ya estaba ocupada por piezas que no se podían colocar en otro lugar. He descubierto en un artículo de Bruno de Prato de 2016, que Tamburini no sólo entendía la necesidad de una "suspensión lateral" en una moto que trabajaba con altos ángulos de inclinación, sino que tenía en mente, poco antes de su muerte, un sistema que permitiera al piloto seleccionar el nivel de flexión lateral. Al menos se consideró una patente. ¿Podría esa flexión variable desconectarse en el trazado de las curvas lentas en las que destacaban las Honda, y volver a conectarse en las largas y rápidas que antes eran la especialidad de las Yamaha? ¿La configuración rígida permitiría una fuerte frenada, al estilo de Marc Márquez, y la configuración blanda un gran agarre con la moto inclinada sobre asfalto con irregularidades? Honda experimentó variaciones de la rigidez del chasis y sus movimientos laterales en las RC51, pero no estaban controladas por el piloto, sino por piezas de diferente rigidez que se cambiaban en el box.

Una CRT de cuatro cilindros que vi hace años sugirió una solución. La parte delantera del su chasis se podía deformar ligeramente de un lado a otro, pero al tiempo, las culatas estaban ancladas muy cerca de las vigas laterales. Quizás la culata y las vigas podían anclarse mediante algo similar a un amortiguador de dirección de tipo varilla pasante. Los extremos de su eje se fijarían rigidamente a las dos vigas laterales, y su cuerpo a la culata. Una válvula en el cuerpo variaría el grado de rigidez de la unión entre ellas. Es muy probable que este ejemplo sea una "fumada", pero hay otras alternativas. En cualquier caso, habría que esperar que los organizadores no se vieran tentados a prohibir estas nuevas tecnologías después de una temporada. Creen que se añaden gastos, que tienden a impedir las carreras reñidas y a dar ventaja a un solo constructor. Que una vez que todos los equipos ya lo han instalado, como ha ocurrido con la altura de marcha variable, lo único que se consigue es empobrecer el paddock. Bajo este modelo, si Ducati hubiera desarrollado un dispositivo de flexión variable del chasis, ¿no habría sido detectado y prohibido? **M**

**PARA KENNY ROBERTS IR MUY
DEPRISA EN LAS CURVAS ERA UN
RIESGO INNECESARIO**

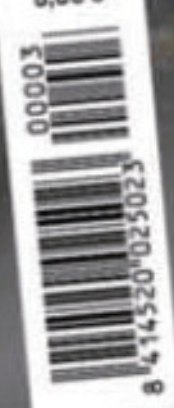
SUPERPRUEBAS MOTOCICLISMO

ESPECIAL



APRILIA TUAREG 660 // BMW M 1000 R // DUCATI DESERTX
DUCATI STREETFIGHTER V4 S // HARLEY-DAVIDSON NIGHTSTER
HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S // HONDA CB750 HORNET
HONDA XL750 TRANSALP // KAWASAKI Z650 RS
MOTO GUZZI V100 MANDELLO S // SUZUKI GSX-8S
SUZUKI V-STROM 800DE // TRIUMPH TIGER 900 GT PRO
YAMAHA MT-10 // ZERO DSR/X

5,95 €



YA EN TU KIOSCO

www.sportlifeiberica.es



CAMBIO RADICAL

EN EL AÑO 2010 SE ESTRENÓ LA NUEVA CATEGORÍA MOTO2 EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO, Y NO SUPUSO ÚNICAMENTE LA SUSTITUCIÓN DEL TIPO DE MOTO CON QUE SE IBA A CORRER, SINO TAMBIÉN DE CONCEPTO DE LAS CARRERAS, PORQUE POR PRIMERA Y HASTA AHORA ÚNICA VEZ, SE ELIMINABA LA LIBRE COMPETENCIA EN LOS MOTORES QUE SE EMPLEABAN.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: GOLD&GOOSE / SLIB.

MotoGP se estrenó en 2002 con un éxito importante. Los motores de dos tiempos de las anteriores 500 cc habían dejado de existir en la práctica en las motos comerciales de carretera, y este tipo de propulsor ya sólo tenía cabida en las especialidades off road y en motos de muy baja cilindrada. La experiencia de MotoGP animó a Dorna, el organizador del campeonato a seguir la misma línea y sustituir los motores de dos tiempos del resto de las categorías que quedaban, 250 cc y 125 cc. Sin embargo, emplear una fórmula similar a la de la categoría reina resultaba complicado por los costes que implicaba. Crear motores prototipo de carreras era muy costoso como ya había demostrado MotoGP, y no cabía la posibilidad de hacer una segunda y tercera división con el mismo concepto.

Sin embargo, la opción de emplear motos de serie o derivadas de ella resultaba complicado por la interferencia con el Mundial de Superbike, que por entonces estaba organizado por el Grupo Flamini. Después de varios años estudiando las diferentes posibilidades, se llegó a una solución de compromiso que consistía en crear el Mundial de Moto2, en que correrían motos con motores derivados de los cuatro cilindros de supersport que tenían las firmas japonesas, pero con chasis prototipo y componentes libres en la parte ciclo. Aunque un año antes de su implantación, la categoría se estrenó en España con este concepto, las complicaciones provocaron que finalmente se utilizara un motor único suministrado por Honda y con una preparación especial realizada por la empresa Geo Technology del ingeniero japonés Osamu Goto.

MOTOR ÚNICO

La llegada de un motor igual para todas las motos suponía un punto y aparte en la historia del Mundial, y no estuvo exenta de polémica. Por primera vez se eliminaba la libre competencia que había sido la base del Mundial desde su nacimiento. El hecho que el motor Honda tuviera una preparación especial salvaba las barreras con que el Mundial de Superbike objetaba el cam-

bio de reglamento, aunque realmente los propulsores suministrados por Honda no difiriesen mucho de los de las CBR600RR empleados en Supersport, de hecho, hasta eran menos potentes.

La forma de igualar las opciones de los diferentes pilotos consistía en que Dorna suministraba motores a los equipos, pero en régimen de propiedad, sino cedidos. A lo largo de la temporada iban siendo sustituidos por unidades revisadas por la empresa Extern Pro, de la propia Dorna, para que mantuviesen su rendimiento. A partir de ahí había una total libertad para emplear chasis creados por distintos fabricantes y también en algunos elementos considerados accesorios del motor, ya que la planta motriz suministrada consistía únicamente en el motor, el sistema de admisión con la caja de aire y el sistema electrónico. Elementos como el escape, el radiador o el mecanismo de cambio rápido, corrían a cargo de los equipos. Junto al motor, había otros componentes igualmente compartidos por todos los participantes: neumáticos, combustible y lubricante.

El Mundial de Moto2 se estrenó en 2010, y lo cierto es que su éxito fue abrumador, ya que se presentaron casi dos decenas de motos diferentes: Motobi, Speed Up, Bimota, Suter, FTR, Harris, BQR, MZ, Moriwaki, TSR, Force, RSV, Kalex, Tech 3, MIR, AJR, ICP, y RBB, aunque no todas ellas acabaron realizando el campeonato. Si se compara con las motos de 250 cc que competían en las últimas temporadas de la categoría, Aprilia, KTM, Honda y Yamaha, con un dominio total de la firma italiana, el cambio era abrumador.

Otra particularidad de la llegada de la categoría Moto2, fue que se abrió la puerta a un buen número de pequeños constructores, cuando no simplemente a que equipos fabricasen sus propias motos. Diseñar y crear bastidores era bastante más fácil y barato que hacer motos completas, y además, el hecho de emplear motores Honda, quitaba en principio todo el interés por participar a las grandes marcas. Esa primera temporada fue realmente interesante, con una docena de motos diferentes siguiendo toda la temporada.





Las motos



2010 BIMOTA HB4

La firma italiana no resistió la tentación de seguir en su chasis el mismo estilo que empleaba en sus motos de serie, construyendo una estructura tubular de acero, a la que se sumaba otra trasera formada por placas de duraluminio avional en la parte trasera en su nueva HB4, un conjunto que tenía una forma muy parecida a los de su producción. El basculante de aluminio sí que tenía dos brazos con una forma muy angulada que eliminaba los refuerzos superiores. Las entradas de aire al motor se situaban en los lados de la pipa.



2010 BQR MOTO2

Fabricada por el constructor nipón Burning Blood, la BQR fue la primera Moto2 con motor Honda, ya realizada un año antes para participar en el Campeonato de España. El chasis de doble viga de aluminio inicialmente era muy rígido debido al empleo originalmente de un motor más potente que el definitivo de Moto2. En su última versión se abrieron ventanas en los tirantes laterales de sujeción del motor por la delantera, un cambio que se sumó al de la entrada del Ram Air entre la tija y la parte superior del radiador de agua.



La FTR M210 no cumplió las expectativas que se habían puesto en ella debido a su origen. La Bimota disponía de componentes diferentes a los de la mayoría en apartados como suspensiones o frenos, además de distinguirse por su chasis tubular

Ese primer año hubo seis motos diferentes que ganaron carreras: Moriwaki, Speed Up, Suter, Tech3, Motobi y FTR, con la victoria final para Toni Elías y su Moriwaki, que ganó siete veces, aunque fueron las Suter las motos con más éxito en cuanto al número de participantes. Esa primera temporada fue además la prueba de fuego para muchas de las motos, ya que algunas de ellas habían participado en el Campeonato de España el año anterior, que, aunque tenía libertad de motores y neumáticos, sirvió para marcar las claves de la categoría. De hecho, una de las particularidades iniciales fue la llegada de muchas motos casi artesanales, creadas con más afición que medios.

SIMILITUDES

En realidad, compartir motos obligaba a que en ciertos aspectos las motos fuesen parecidas. La posición en el chasis no podía variar mucho, los puntos de anclaje que delimitan las dimensiones del chasis y sus puntos de estrés ya eran fijos, y por tanto había que hacer variaciones sobre un mismo concepto. A esto había que sumar que además de los neumáticos había otros componentes que se habían convertido sino en obligatorios, sí en casi en universales. Öhlins se había hecho con el mercado de las suspensiones y equipaba prácticamente a la parrilla entera, tan sólo unos pocos equipos habían decidido mantener sus componentes Showa por fidelidad y experiencia, y en cuanto a los amortiguadores la situación era parecida. En el apartado de frenos pasaba

algo similar con Brembo y sus entonces nuevas pinzas de aluminio/litio, aunque aún quedaba un pequeño espacio para Nissin. En las ruedas la aparición de MFR, la nueva compañía de Roberto Marchesini, plantaba cara a las OZ que se habían convertido en la opción favorita por su relación calidad/precio.

En ese primer año la mayoría de los equipos tuvo que concentrarse en encontrar el compromiso adecuado entre la rigidez de los diferentes elementos que proporcionaba la precisión adecuada de la moto y la eliminación del chatter que una estructura demasiado rígida acababa provocando, sobre todo al no haber muchos tipos de neumáticos diferentes para elegir. De hecho, los que podían acabaron modificando en mayor o menor medida chasis y basculantes en busca del adecuado compromiso, normalmente reduciendo la rigidez lateral para permitir que los bastidores absorbiesen más movimientos. Otro problema inicial fue el peso, ya que un motor de serie como el Honda CBR600RR, con casi 60 kg no permitía que se alcanzase el peso mínimo estipulado en el reglamento, que era de 135 kg, aunque hubo algunas motos que se acercaron bastante.

Otro punto de desarrollo inicial fue aprovechar los pocos resquicios que quedaban para que el motor corriese un poco más, básicamente diseñar un conducto de aire desde el frontal a la entrada de la caja de aire que lograra la adecuada sobrepresión, aunque pasar de 30 mbar era realmente complicado, y mantener el motor a una temperatura aceptable, por debajo de los 80°C, ya que caliente se perdía mucha potencia. Muchos equipos fueron cambiando radiadores hasta lograr conseguirlo, pero la inversión era elevada.

UNA A UNA

Si vamos estudiando el rosario de motos participantes en orden alfabético, la primera sería la Bimota, que precisamente era moto que se salía de lo habitual, ya que seguía la arquitectura que la firma italiana empleaba en sus motos de serie, con un chasis de estructura mixta, que combinaba una parte multitubular de acero en la zona delantera con unas placas de aluminio que soportaban el basculante y los anclajes traseros del propulsor. La HB4 también tenía un basculante de forma muy simétrica realizado en tres partes, en forma de banana para permitir la salida del escape y un subchasis autoportante de fibra de carbono. Un problema con el motor era que la bandeja de aceite estaba desplazada hacia el lado derecho y los colectores de escape la rodeaban por la izquierda, el mismo lado de la cadena de transmisión secundaria. Para poder elevar el final del tubo, tenía que cruzar el motor por detrás, lo que ocurría en el caso de la Bimota, cuyo basculante tenía unas dimensiones más pequeñas de lo que se estiló en un primer momento en la categoría. En esta moto los tubos de aire al motor tenían su entrada por los laterales. Las



2010 FTR M210

La firma británica se había consolidado como especialista en la construcción de piezas de aluminio, especialmente chasis o radiadores, y con la entrada de Moto2 decidió aplicar su experiencia para construir su propia unidad. La principal peculiaridad del chasis de doble viga de aluminio abierto en la zona de la pipa, era que se eliminó inicialmente el eje de la tija de dirección, aunque se volvió a la estructura tradicional posteriormente. Aunque en un principio la moto parecía una candidata por la experiencia de su empresa, no acabó teniendo grandes resultados.

Osamu Goto

Osamu Goto, nacido el 27 de noviembre de 1948, se graduó en ingeniería en Tokio en 1970 y rápidamente formó parte de un grupo en el departamento de investigación de Honda. Inicialmente su trabajo se orientó a los automóviles de serie, y en concreto a sus sistemas de escape, alcanzando la dirección del Grupo de Desarrollo de Emisiones de Escape de Honda en 1974. Una década después se unió al equipo de carreras de la marca en Fórmula 1, para pasar a ser jefe del equipo un año después, logrando su primera victoria en el Mundial de Constructores. Su éxito le llevó a encargarse del desarrollo de motores de F1 en la época en que propulsaban a Williams. En 1987 Honda se asoció con McLaren, que corría con Ayrton Senna y Alain Prost. El equipo logró 37 victorias en 65 carreras y los títulos de 1988, 1989 y 1991. Tras la retirada de Honda, McLaren lo contrató como ingeniero ejecutivo. Tras ello regresó a Japón, pero rápidamente se fue a Italia para convertirse en el jefe de investigación y desarrollo de motores para Ferrari. En 1997 pasó a ser jefe del departamento de motores de Sauber Petronas y posteriormente creó Geo Technology que se encargó de preparar motores Honda para Moto2 y también Moto3, además de crear la NTS de Moto2.



La BQR acumuló experiencia en el CEV, pero no le sirvió debido a las diferentes especificaciones del motor y los neumáticos. Abraham [17] ganó la última carrera de 2010 con FTR, una moto con una estructura de chasis bastante convencional.





suspensiones eran Showa y el peso acabó en unos 141 kg. A lo largo del año el equipo adaptó las suspensiones Showa, trabajó sobre la aerodinámica, aunque la entrada de aire al motor fue bien desde el principio. Se realizaron dos nuevos chasis más ligeros y flexibles y un segundo basculante con un nuevo diseño para extraer el amortiguador con más facilidad, además de varios sistemas de bieletas y tirantes de suspensión trasera. También a lo largo del año se cambió el escape por un MIMM. La moto, en manos de Ratthapark Wilairot no pasó de un cuarto puesto en Holanda, quedando 22º en la tabla final.

La BQR había participado un año antes en el nacional español, y era una de las pocas motos ya probadas antes de empezar, pero con motores dotados de preparación de supersport, que eran más potentes que los que finalmente se pusieron a disposición de los equipos. Esto provocó que el bastidor de doble viga de aluminio, que tenía piezas mecanizadas en los extremos y chapa en el centro, fuese demasiado rígido para la potencia y el agarre disponible. El subchasis era tubular y el basculante también muy rígido, también combinando piezas mecanizadas y otras de chapa. El equipo acabó estrenando una nueva versión del chasis al final de la temporada con menor rigidez a base de abrir ventanas en los soportes delanteros del motor, que en la versión inicial eran macizos. También se modificó a lo largo del año la entrada de aire, colocándola por debajo de la tija y encima del borde del radiador, que tuvo también que cambiarse por una unidad de mayor tamaño. Las suspensiones Showa iniciales procedían de la CBR1000RR, pero la horquilla acabó siendo sustituida por una Öhlins. El



Motor Honda CBR600RR

Después de varios años en los que la forma de propulsar la categoría que sustituyese a los 250 cc se había convertido en un nudo gordiano, la forma de deshacerlo fue sencilla, aunque rompía por completo las normas de un campeonato basado en la lucha entre los productos de diversos fabricantes, se decidió emplear un motor único. Honda aceptó la oferta de suministrar motores y se decidió que el que propulsaba su CBR600RR sería el adecuado. Se trataba de un cuatro cilindros en línea de carrera corta que había dominado el Mundial de Supersport, y que ofrecía convenientemente preparado una potencia superior a los 100 CV. Para asegurar la fiabilidad la preparación, que se encargó a la empresa Geo, era bastante discreta, básicamente una culata modificada, nuevos árboles de levas, cambios en la admisión, una caja de cambios con las primeras relaciones más cerradas y un embrague con limitador de par suministrado junto a su tapa exterior por Suter. Los motores Honda se mantuvieron con las convenientes rotaciones hasta el año 2018.



La BQR abrió ventanas en los soportes delanteros del chasis a final de 2010. FTR mecanizaba piezas como las placas de la dirección de sus motos. La Bimota consiguió sus mejores resultados con Ratthapark Wilairot

carenado no estaba diseñado en exclusiva para la moto, sino que era uno de Honda RS250 convenientemente modificado, mientras que el peso era de 138 kg, muy poco por encima del límite. Sin grandes resultados, Jonny Hernández acabó 21º en la tabla final.

Por su parte, la FTR partía como una de las motos con opciones. El fabricante británico había realizado en el paso numerosos chasis para otras marcas, y aplicó algunas teorías alternativas en su chasis de doble viga de aluminio, como eliminar el eje de la dirección para lograr que la entrada de aire a través de la pipa no tuviese obstáculos y se aumentase el flujo de aire al motor. Sin embargo, la rigidez del sistema no se adaptó a las necesidades y se acabó con una tija convencional. Como la mayoría de los bastidores, se combinaban partes de duraluminio mecanizadas en la parte delantera y trasera, con vigas laterales de chapa, la misma arquitectura empleada para el basculante, que tenía el refuerzo por la parte inferior. El subchasis era autoportante de fibra de carbono. Para los componentes se confiaba en Öhlins, Brembo y OZ, y el peso era de 141 kg. A lo largo de la temporada se realizaron dos nuevos chasis, el primero más rígido, el segundo también más rígido, pero además con cambios en la geometría y la posición del motor. Una modificación del basculante lo hizo más corto. Hubo problemas con la refrigeración, y a lo largo del año se construyeron 5 radiadores por parte de FTR, que además de los chasis fabricaba otros elementos. Hubo una evolución del carenado para ganar velocidad punta. Aunque los resultados no fueron los esperados, Karel Abraham ganó la última carrera en Valencia y Alex Debón acabó segundo en la carrera inaugural de Qatar. **M**





HIMALAYA INDIO

LAS CIMAS DEL MUNDO

UN VIAJE POR EL NORTE DE LA INDIA NO TIENE QUE SUPONER UN RETO, SIMPLEMENTE SE TRATABA DE SUBIR CUATRO PUERTOS DE ALTA MONTAÑA EN UN DÍA CON UN CÓMODO RECORRIDO FUERA DE LA CARRETERA, ALGO QUE SUENA FACTIBLE, PERO QUE CON LA “AVENTURA HONDA LADAKH” A MENUDO NOS DEJÓ SIN RESUELLO.

TEXTO: THORSTEN DENTGES.

FOTOS: THORSTEN DENTGES / HONDA.

La búsqueda de alcanzar la cima de las montañas más altas es un reto desde hace siglos y siempre supone un equilibrio inestable entre triunfo, y fracaso, gloria y drama. Cuando de lo que se trata es de ir sobre una moto, la apuesta es mucho menos arriesgada, pero hay pocos que se resistan a fotografiarse frente a los carteles que marcan el nombre de la cima junto a la altura. En Europa tenemos nombres bien clásicos como los de: Bonette, Iseran, Stüfser Joch, Ötztaler Hochstraße o Sommeiller. Sin embargo, ninguna de ellas está por encima de los 3.000 metros. Los aficionados más montañeros tienen que salir al mundo exterior para establecer nuevas marcas. Los italianos Carlo Fiorani y Salvatore “Salvo” Pennisi son de ese tipo, además de aventureros que siempre están buscando nuevos desafíos. Carlo acompañó al equipo del Dakar de Edi Orioli a principios de los años 1990, más tarde dirigió el equipo de MotoGP HRC con Valentino Rossi y Nicky Hayden, y hoy todavía es empleado por Honda como consultor para determinadas acciones especiales. Su viejo colega y amigo de la industria, Salvo, expiloto de enduro, es el Jefe de Pruebas de Pirelli y Metzeler desde 1994, y ha realizado de manera constante records locos, como desafíos promocionales de sus firmas. Tanto para Carlo como para Salvo, esforzarse más, más rápido y más lejos está en su naturaleza; no pueden hacer otra cosa.

LOS PUERTOS MÁS ALTOS

Cuando Honda presentó la Africa Twin, Carlo pensó en su capacidad turística para llevarle a cualquier parte del mundo: desiertos, selvas, estepas... Alcanzar esos lugares es un desafío, pero es difícil medir su nivel de dificultad porque depende de la pericia del conductor, que puede ser desde un profesional de los rallies a un trotamundos, pasando por un aficionado al turismo. Sin embargo, lo que sí se puede medir es la altura que se alcanza. Y eso es lo que muchos anhelan. Por lo tanto, tenía sentido buscar los puertos de montaña más altos del mundo y conquistarlos en el menor tiempo posible, es decir, en doce horas, ¡más alto, más rápido, más lejos!

Carlo encontró el destino correcto, comenzar en Leh, a 3.600 metros en Ladakh, en la India. De allí al lago Pangong Tso, para primero aclimatarse a 4.500 metros, luego continuar hacia las montañas más altas en la frontera con China, y finalmente el paso más alto del mundo, el Umling La a 5.800 metros. Como regalo otras tres exigentes carreteras de alta montaña, y todo en sólo un día de viaje. Miles de metros de altitud, realmente no es un recorrido en el que puedas parar a recoger flores, pero en principio es factible para cualquier motociclista en forma.

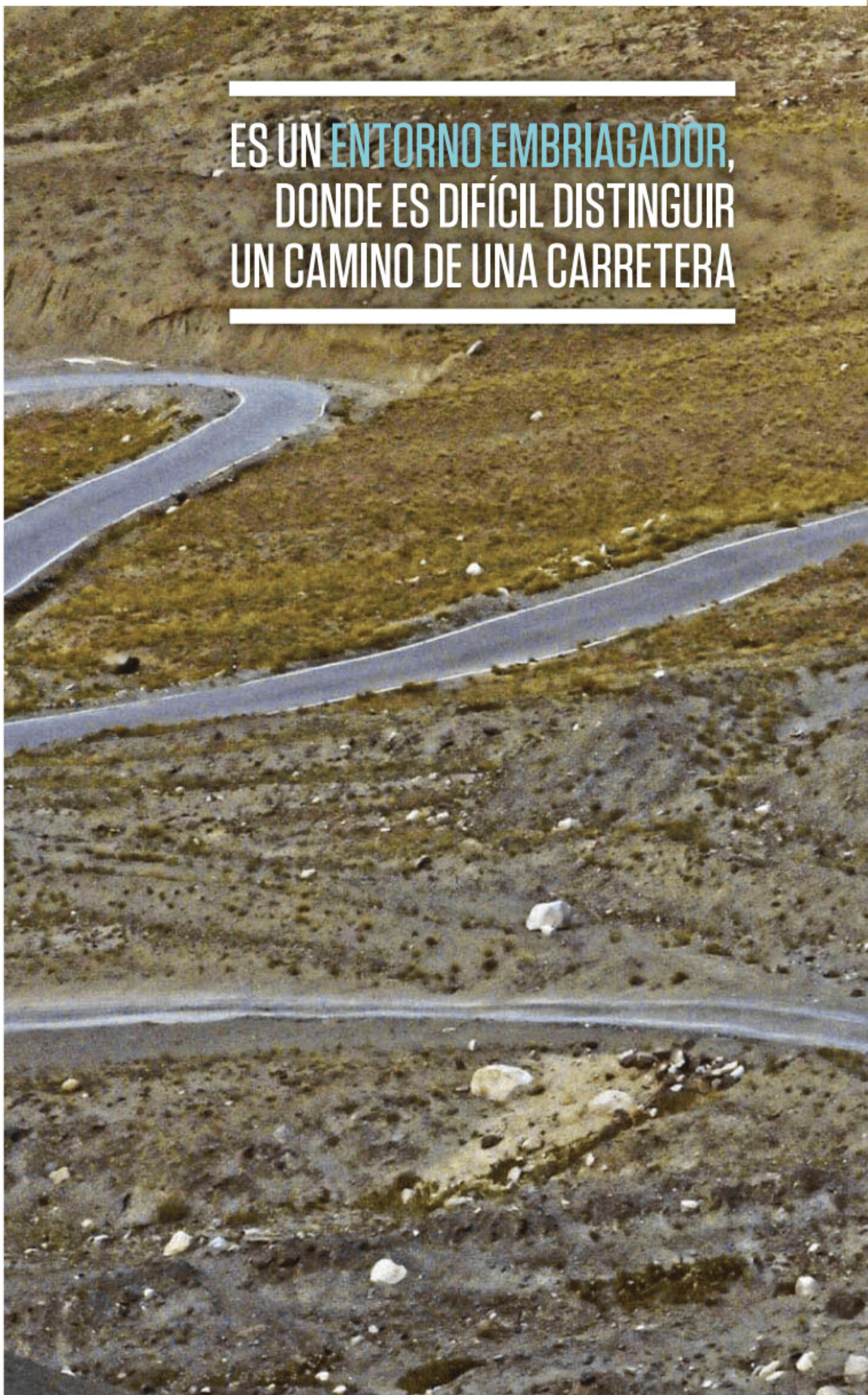
Lo que llevó el mayor esfuerzo fue el apartado logístico, porque no había Honda Africa Twin en la India, y había que transportar las motos por vía aérea desde Roma a Leh con un papeleo terriblemente complejo. Un operador turístico local se encargó "in situ" de los permisos, seguros, reservas de combustible, vehículos de apoyo, intérpretes y ayudantes necesarios. La conclusión es que era un gran esfuerzo y no del todo exento de riesgos. Eran las consecuencias de ir en moto por caminos de alta montaña desconocidos, sinuosos, llenos de baches, agujeros, desniveles, gravilla resbaladiza, cantos rodados gruesos, asfalto agrietado o nada de asfalto, vadeos de agua, puentes ruinosos, o pendientes vertiginosas. A todo esto, había que sumar la falta de seguridad, porque el tráfico en India es impredecible y las condiciones climáticas cambian rápidamente. A más de 5.000 metros de altitud nos esperaban muchas desagradables sorpresas, incluidos los riesgos para la salud por la altura.

EL DESAFÍO DE THORSTEN

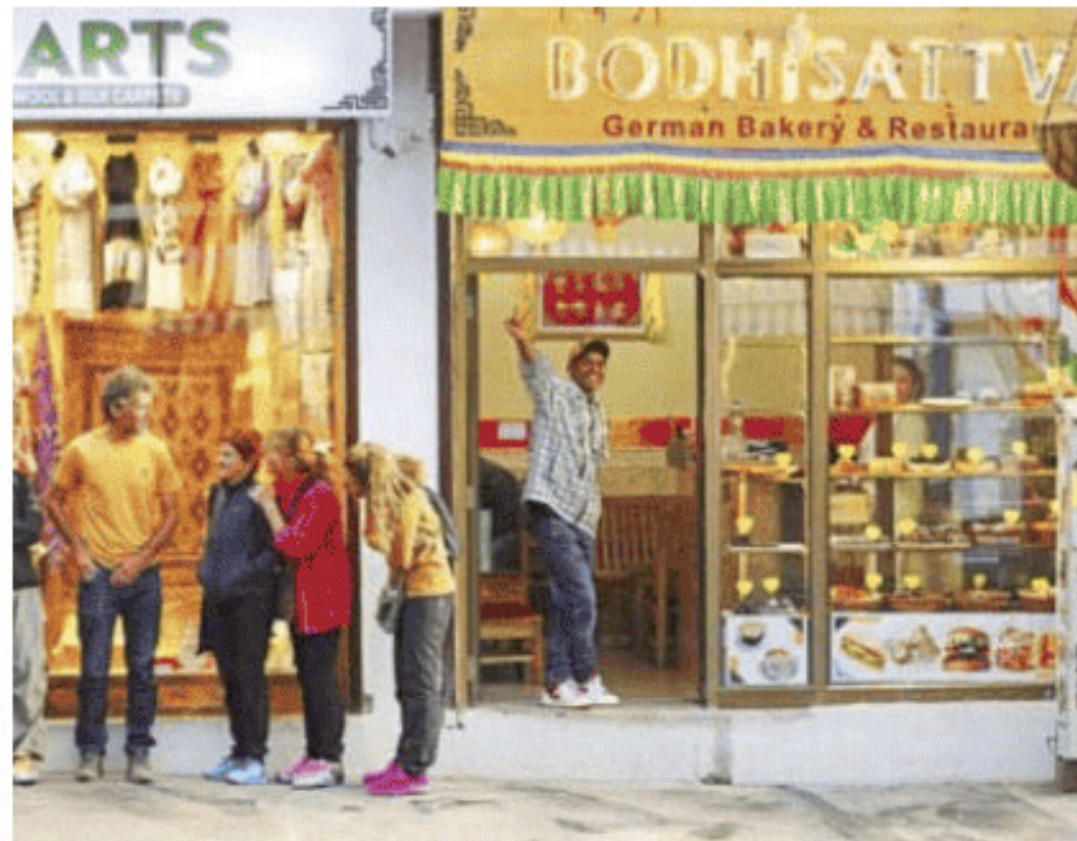
Leh es una ciudad turística súper tranquila con muchos mochileros internacionales, casas de huéspedes, tiendas, restaurantes, cafeterías y bares, incluso hay una panadería alemana. El plan para los tres primeros días era relajarse, acostumbrarse, no esforzarse demasiado, dormir mucho, comer bien. ¡Genial, nos gustaba un "desafío" como ese! Pero también era necesario, porque en mi primer paseo desde el hotel hasta la ciudad casi me quedé sin aliento andando cuesta arriba con la mochila del equipo de fotografía, y estábamos sólo a 3.600 metros de altitud. Nuestra doctora, Andrea, recomendaba pastillas para el mal de altura, que se podían conseguir en la farmacia por unas pocas rupias. Los efectos secundarios eran que te cansabas todavía más. No había tampoco alternativa, era mejor que hiperventilar.

La salida a la aventura desde el hotel la realizamos con el intenso tráfico urbano de primera hora de la mañana, con los camiones y las columnas de vehículos militares recorriendo la carretera. Está muy bien que las Africa Twin sean los vehículos más rápidos y ágiles que puedes encontrar en esta parte de la India y podamos dejar rápidamente el tráfico atrás. El primer gran paso, es el Chang La, a más de 5.000 m. Mientras conduces vas bien, pero si te bajas y caminas unos pasos, uf. Lo mismo pasa con la Africa Twin, que con 100 CV acelera como una vieja Transalp en llano, y aun así, sigue siendo la reina de la carretera. Nos quedamos demasiado tiempo en la cima y el aire enrarecido nos hacía sentirnos borrachos. En la bajada me costaba pasar por algunos tramos de grava, pero entonces vemos tres ingleses sobre Enfield, que están parados en una curva, y un cuarto cojea sobre grandes piedras, con su moto tirada veinte metros más abajo. Está claro que no tomó la curva, el aire de la montaña emborracha.

Pasamos dos noches en Pangong Tso, y tuve que orinar por lo menos diez veces cada noche debido a las pastillas, porque la temperatura interior es de sólo cinco grados, Carlo, mi compañero de cuarto, también está en las mismas condiciones. Sin embargo, la comida es deliciosa, algo que se contrapone con que el agua de la ducha está fría y el retrete no funciona. La



ES UN ENTORNO EMBRIAGADOR,
DONDE ES DIFÍCIL DISTINGUIR
UN CAMINO DE UNA CARRETERA



Esta inmersión en las montañas del norte de la India ofrece al viajero occidental un contraste extraordinario con el turismo que está acostumbrado a realizar.



gente es amable, las motos funcionan correctamente, y nuestras excursiones por el campo son realmente agotadoras, porque nos encontramos con zonas de arena profunda, grava gruesa y campos esteparios por los que los pilotos de rally correrían a 150 km/h. Yo, desde luego, no lo hago. Nos encontramos con pasos de agua, primero llanos, luego nos cubren hasta las rodillas, y de repente, se convierte en un furioso torrente de montaña. En ese momento pierdo la rueda delantera, y los 250 kg de la Honda se inclinan lentamente hacia un lado. Me apoyo en el fondo con todas mis fuerzas, pero a esta altura no es suficiente. Mi corazón late a 190 pulsaciones mientras la moto se hunde en el agua. ¡Mamá, quiero irme a casa! El rescate dura una hora, pero el motor vuelve a funcionar y seguimos adelante.

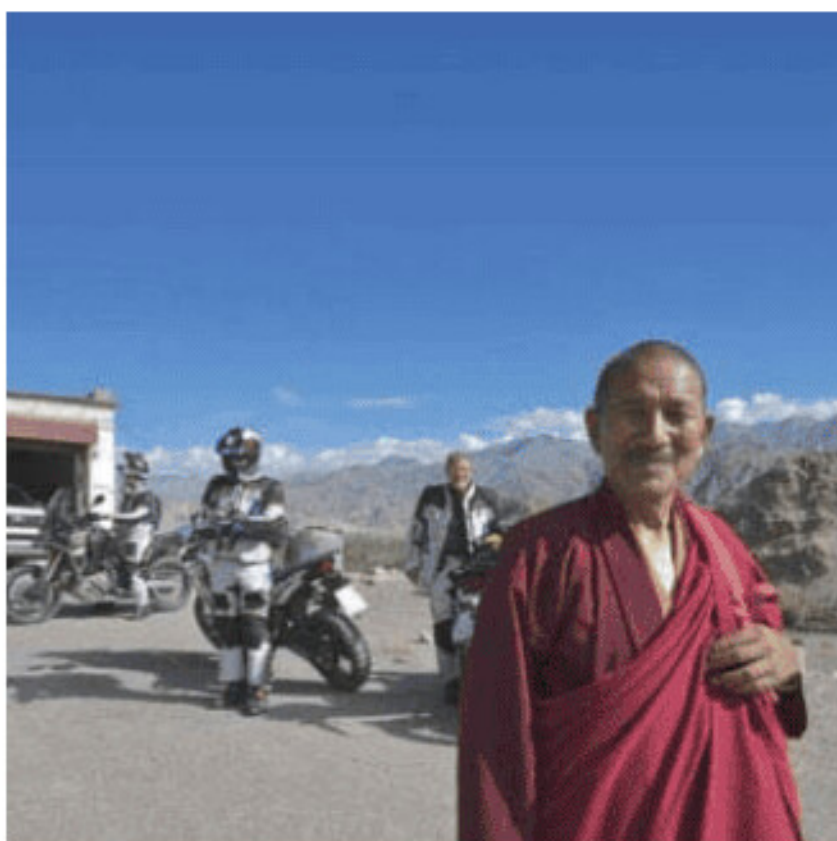
EL GRAN DESAFÍO

15 kilómetros después de salir tomo una curva peligrosa con grava y me voy al suelo. El resultado es sólo una contusión, nada más, la fortuna se apiadó de mí. Sin embargo, se rompieron tres cuartas partes de la maneta de freno, y ahora tengo que hacerlo sólo con un dedo. La gran euforia llega en Tsaga La, el primer paso del día. El firme de la carretera va alternando entre asfalto y la tierra suelta, y apenas hay tráfico, sólo algunos turistas indios que siempre van en Enfield o KTM 390 KTM. Donde los equipos de reparación bloquean el paso, nosotros encontramos nuestro propio camino. Hacemos freestyle, porque las Africa Twin con neumáticos Metzeler Karoo 4 lo aguantan todo.

El Photi La, es el segundo puerto del día, es extremadamente alto y es muy difícil ascender hasta él, con partes peligrosas muy pedregosas. Llegamos a la cima sanos y salvos, pero aún quedan algunos kilómetros hasta la entrada a Umling La, el punto culminante de nuestro recorrido. El sol brilla, estamos a 25 °C y un motorista indio está recibiendo oxígeno en un refugio hecho de lona. Un ciclista alemán, que lleva meses de viaje, nos pide algo de comer en nuestra última parada antes del paso más alto del mundo. El teutón está completamente agotado. Hasta los 5.800 metros el camino discurre suavemente y el asfalto es mejor que en muchos de los puertos de casa. Cuando llegamos a la cima, lo celebramos junto a un grupo que sube en Enfield y que habíamos adelantado antes. Nos abrazamos nos disparamos fotos y apretamos los puños. Aun así, el día aún no ha terminado, pero logramos bajar sin problemas y nos tomamos té al pie del puerto, comemos barritas energéticas. Ya parece que estamos acostumbrados a la altitud, y listos para asaltar el último paso. Hemos tardado ocho horas en alcanzar cuatro de los puertos más altos del Himalaya, y el desafío se ha cumplido. Estamos en Nurbula Top, y nos queda un tramo de salvaje todoterreno hasta el lago Tsomoriri. Este ha sido personalmente mi punto culminante, porque la puesta de sol a 6.000 m te deja sin aliento, y no sólo por la altitud. Es realmente hermoso.

CON LOS BUDAS

En el monasterio budista, se está eligiendo un nuevo líder espiritual entre niños pequeños. La ceremonia es



**LOS CAUCES SE CONVIERTEN
EN PROFUNDOS VADEOS CON
ENORMES ROCAS EN EL FONDO**



La gente es cordial, y el ambiente festivo. Llegamos en un momento en el que se elegía al nuevo líder espiritual del budismo, y las calles tenían un colorido especial.



muy colorida, y la calle está repleta de gente polvorienta con trajes tradicionales. Sentimos como si estuviésemos en el rincón más remoto y recóndito del mundo, el cielo es de un azul profundo, el aire es fresco y puro. La Honda se ha mostrado como una compañera de viaje leal y fiable, y ahora más que conocida.

De vuelta en Leh, que a 3.600 metros de altitud ya nos parece casi el nivel del mar, casi me planteo salir a correr, pero no arriesgo y más cuando veo el ambiente. Reina una actividad festiva y la ciudad está llena, porque hay dos carreras durante ese día. Una es de 72 km de distancia a 3.500 metros de desnivel, e incluye la subida del Khardung. Para los más duros, la segunda es de 122 km a más de 5.000 metros de desnivel. Todo esto nos pone en perspectiva sobre nuestro desafío encima de unas motos. En comparación con estas carreras extremas, lo único que se puede decir de nuestra excursión de más de 300 km sin saber a cuántos metros de altitud es que ha sido agradable. Por eso, en lugar de correr, preferí irme a la panadería alemana y meterme una comilona fantástica, que incluía un trozo de tarta de manzana. Me lo había ganado. **M**



ALTURA

A medida que aumenta la altitud, la presión del aire y el contenido de oxígeno en el aire disminuyen. Los pulmones absorben menos oxígeno, lo que provoca una deficiencia en la sangre. El cuerpo tiene que adaptarse y esto se siente a partir de los 2.500 metros. Sobre todo, aumentan la frecuencia respiratoria y cardíaca. Si el suministro de oxígeno a los órganos es insuficiente, se produce el llamado mal de altura agudo (MAM), que ocurre con bastante frecuencia por encima de los 5.000 metros, y puede afectar a cualquier persona, incluso a las que están en forma y bien entrenadas. Los síntomas del mal de altura agudo incluyen dolores de cabeza, náuseas, mareos y trastornos del sueño, en algunas personas también se hinchan las manos y los pies; Suelen aparecer después de unas horas y si te mantienes a la misma altura, suelen volver a desaparecer al poco tiempo, uno o dos días, por lo que en principio es inofensivo.

Sin embargo, si continúas ascendiendo a pesar de los síntomas agudos descritos, puede llegar a producirse un edema cerebral o pulmonar, poco común pero potencialmente mortal si se llega a acumular líquido tisular en el cerebro y/o los pulmones. El edema cerebral de gran altitud (HACE) provoca confusión y alteración de la conciencia, restricción de la coordinación del movimiento e incluso incapacidad para caminar. En el peor de los casos, dicho edema puede provocar coma y la muerte. El edema pulmonar de altura (HAPE) provoca una pérdida repentina y grave del rendimiento. La respiración se vuelve cada vez más difícil e incluso es posible la asfixia. En ambos casos hay que descender inmediatamente a alturas no críticas.

El consejo para viajeros es planificar bien la aclimatación y con calma. Es mejor si duermes por encima de los 2.500 metros ir subiendo 250 o 300 metros por día. También hay que beber mucho, al menos tres litros de agua al día, y llevar una dieta rica en hidratos de carbono. Los lugareños recomiendan beber agua caliente de jengibre con limón varias veces al día. Si, como en nuestro caso, puedes llegar muy rápido a la máxima altura en moto, no hay que permanecer mucho tiempo en la cima del paso, si es posible, un máximo de media hora, y mejor sólo unos minutos.



CONTEMPLAR UNA PUESTA
DE SOL A 6.000 METROS DE
ALTITUD TE DEJA SIN ALIENTO



Llegar a 6.000 metros de altitud a lomos de una moto, sea cual sea, resulta una sensación única. Abundaban los excursionistas a lomos de Royal Enfield.



MARIANO URDÍN

¿VOLVERÁ EL MOTOR DE DOS TIEMPOS?



Tengo que confesarlo, soy un apasionado convencido del motor de 2T. Con él me inicié casi desde mi infancia en el mundo de la moto y con él también empecé a descubrir el apasionante mundo de la mecánica, saber el cómo y el por qué se mueve mi moto. Con 14 años, descubrí el “Arias-Paz sobre mecánica de motos” en la biblioteca de mi padre, y durante unos años ese libro -editado en 1957- pasó a ser mi libro de cabecera. Me enseñó a descubrir y comprender los secretos de la mecánica y en especial el de los motores de ciclo de dos tiempos que me alucinaron por su sencillez y eficacia.

Mis conocimientos teóricos rápidamente los puse en práctica con mi primera moto, mejor dicho, ciclomotor, mi Derbi Antorcha 49 Supercampeona. A los pocos meses de disfrutarla, se me había quedado muy pequeña en prestaciones y rápidamente me moví por el Rastro madrileño donde había una pequeña y muy conocida tienda de recambios y accesorios. Allí enseguida me vieron como un potencial cliente y me vendieron un conjunto de cilindro, culata y pistón para acoplar a mi Derbi. El asunto era completamente “pirata”, pues el diámetro del cilindro era 8 mm mayor el de serie, que con la misma carrera de 43 mm aumentaba su cilindrada hasta algo más de 70 cc. (71,4 cc exactamente). También me recomendaron un carburador Dell’Orto de 18 mm con cuba separada y cebador y un escape tipo tubarro fabricado en chapa que le iban como anillo al dedo a mi nuevo grupo motor. Además, como el ruido era absolutamente “de competi” le adapté un pequeño “purito silenciador” de una montesa Cota 74, con unos remaches y unos muelles para poderlo quitar y poner con facilidad, que me quedó muy apañadito.

Mi querido amigo, si no eres muy aficionado a la mecánica no te preocupes, no te quiero dar mucho “la brasa”, pero sí explicarte un poco lo que han significado estos motores y algo de su historia para el mundo de la moto y además te prometo un capítulo apasionante que merecería ser el guion de una película de acción y espionaje.

El motor de dos tiempos ha sido una pieza fundamental en la evolución de las motocicletas, tanto en el mundo de la competición como en las de calle. Desde sus inicios, destacó por su simplicidad mecánica y su excelente relación peso-potencia. Pero, hemos de reconocer que su historia está marcada por el talento de un ingeniero alemán Walter Kaaden, que en la década de 1950 revolucionó la tecnología de este tipo de motores, a pesar de contar con unos medios muy limitados debido a las penurias que padecía la Alemania del Este en la posguerra mundial.

Walter estudió y desarrolló estos motores haciéndolos altamente eficientes y gracias a su talento logró, con cierta facilidad, superar claramente a los motores occidentales de 4T. Sus estudios evolutivos se centraron en dos puntos clave, el escape y la admisión. Para el primero se construyó un osciloscopio con un viejo reloj de cuarzo y trabajó mucho sobre la resonancia de los gases de escape. Con sus estudios y resultados obtenidos, diseñó el primer tubarro, un escape específico para ese ciclo de motor, fabricado en chapa fina, compuesto básicamente de un cono, una panza central y un contra-cono.

Para la admisión necesitaba otro tipo de trabajo para dotar de mayor precisión en la entrada de la mezcla y desarrolló una válvula rotativa para lograr sus objetivos. Los resultados no se hicieron esperar y consiguió una potencia insólita para un monocilíndrico “dos tiempos”, que en términos de potencia específica podía alcanzar sin problemas los 200 CV/litro, una barbaridad en su época.

En 1955 la fábrica para la que trabajaba en la Alemania Oriental pasó a llamarse Motorradwerke Zschopau, MZ y su conocimiento permitió que esas motocicletas con motores de 2T dominaran las competiciones en la categoría de 125 cc y 250 cc.

En 1961 ocurre en MZ el suceso que antes te apuntaba, en plena “guerra fría”, Ernest Degner, piloto oficial, hombre de confianza y amigo del ingeniero Kaaden, con el que ha colaborado desde hace años y conocedor de todos sus secretos y avances técnicos, decide desertar y huir a occidente cruzando el Telón de Acero. Tras dos intentos previos, a la tercera se fugó durante el GP de Suecia, en una operación digna de una gran producción de Hollywood. Pero Degner no se fue solo, se llevó consigo toda la información de MZ a la que tenía acceso pleno. Los servicios secretos comunistas le persiguieron, pero logró burlarlos y marchó a Japón para ponerse a salvo y una vez allí se los vendió a Suzuki. Las malas lenguas dicen que ya lo había pactado de antemano con la marca nipona que además fue la que financió los costosos entresijos de la operación de fuga, pero de eso no existen pruebas fehacientes.

A partir de ese momento, la marca nipona comenzó a desarrollar motocicletas de competición con tecnología de vanguardia en un tiempo récord gracias a los conocimientos e información que Degner se llevó de Alemania. En el año 1962 el propio Ernest Degner fue campeón del Mundo con una Suzuki de 2T fabricada en Japón.

La industria nipona fue la gran impulsora de los motores de dos tiempos, en todas las cilindradas, las 500 cc V4 de dos tiempos se convirtieron en la referencia, con motores refrigerados por agua y distintos sistemas de admisión, como la válvula rotativa, las láminas o válvulas de escape variables. Estas motocicletas ofrecían un rendimiento excepcional, alcanzando cifras cercanas a los 200 CV en sus últimas versiones, lo que resultaba en una relación peso-potencia inigualable.

Sin embargo, con la llegada del nuevo milenio, las normativas medioambientales comenzaron a hacer inviable el uso de motores de dos tiempos en la competición de primer nivel. En 2002, MotoGP introdujo las motocicletas de cuatro tiempos con motores de hasta 990 cc, que gradualmente reemplazaron a los humeanes motores de dos tiempos. A pesar de los avances en eficiencia y potencia, los motores de cuatro tiempos nunca lograron igualar la ligereza y agresividad de sus predecesores y para alcanzar cifras similares requerían prácticamente el doble de cilindrada.

En la actualidad, parece que se abre una pequeña ventana con cielo azul para los motores de dos tiempos y podrían resurgir gracias a la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías. He leído que Kawasaki, una marca ligada en la historia en este tipo de motores, está explorando una solución para hacer viables nuevamente los motores de dos tiempos. Su apuesta parece ser que pasa por un sistema de inyección directa en la misma cámara de combustión y un compresor en la admisión que no solo alimentaría el motor, sino que también ayudaría a expulsar los gases quemados, con mayor eficiencia y limpieza.

No me atrevo a pronosticar, pero a veces la realidad puede superar la ficción y tal vez el futuro del motor de dos tiempos podría estar más cerca de lo que imaginamos. Puede que sea un sueño, pero... ¿te imaginas una Kawasaki de 500 cc, de tres cilindros dos tiempos, con 170 CV y 150 kg de peso? ¡Yo quiero una, soñar no cuesta dinero! **M**

SE ESTÁ EXPLORANDO UNA VÍA PARA HACER
VIABLES LOS MOTORES DE DOS TIEMPOS

GUÍA **MotoGP** 2025

TODAS LAS CATEGORÍAS

PILOTOS

MOTOS

ESTADÍSTICAS

MOTOCICLISMO



LA GRAN APUESTA

Europa gana peso

MotoGP vuelve a presentar un calendario con 22 Grandes Premios donde regresan Argentina y República Checa, y se estrena el circuito de Balaton Park en Hungría. España mantiene sus cuatro citas habituales.

Ya ha echado a rodar la segunda temporada más madrugadora de la historia de MotoGP. Tailandia se estrenó como cita inaugural de un calendario que arrancó muy temprano y con más GG.PP por disputarse (22). Aunque, dada la experiencia de los últimos años, no se puede dar por hecho que se cumplan todos los eventos inicialmente programados. Con respecto al año pasado, salen del radar dos países, India y Kazajistán, que ya cancelaron sus carreras en 2024. Vuelven Argentina, tras un año suspendido; República Checa cinco años después, en el mítico circuito de Brno; y Hungría, que lleva más de tres décadas sin acoger el campeonato y que espera que en este 2025 sea la definitiva tras varias tentativas en el circuito de Balaton Park. Con este calendario, el Viejo Continente vuelve a ganar peso, con catorce carreras en suelo europeo por solo ocho fuera. España mantendrá un año más sus cuatro circuitos, con cambio de fechas entre Aragón y Cataluña; y la Península Ibérica sumará cinco con Portugal, que se retrasa al penúltimo GP del año, haciendo doblete con Valencia, que volverá a echar el telón tras un año en blanco por la DANA.

HORARIOS [Península]

VIERNES		
Hora	Sesión	Categoría
09:00 - 09:35	Entr. Libre 1	Moto3
09:50 - 10:30	Entr. Libre 1	Moto2
10:45 - 11:30	Entr. Libre 1	MotoGP
13:15 - 13:50	Entrenamiento 1	Moto3
14:05 - 14:45	Entrenamiento 1	Moto2
15:00 - 16:00	Entr. Clasificatorio	MotoGP

SÁBADO		
Hora	Sesión	Categoría
08:40 - 09:10	Entrenamiento 2	Moto3
09:25 - 09:55	Entrenamiento 2	Moto2
10:10 - 10:40	Entr. Libre 2	MotoGP
10:50 - 11:05	Q1	MotoGP
11:15 - 11:30	Q2	MotoGP
12:50 - 13:05	Q1	Moto3
13:15 - 13:30	Q2	Moto3
13:45 - 14:00	Q1	Moto2
14:10 - 14:25	Q2	Moto2
15:00	Sprint	MotoGP

DOMINGO		
Hora	Sesión	Categoría
09:40 - 09:50	Warm up	MotoGP
11:00	Carrera	Moto3
12:15	Carrera	Moto2
14:00	Carrera	MotoGP



CALENDARIO 2025

- **1. TAILANDIA**
Chang International Circuit
2 MARZO -6
- **2. ARGENTINA**
Termas de Río Hondo
16 MARZO +4
- **7. GRAN BRETAÑA**
Silverstone Circuit
25 MAYO +1
- **8. ARAGÓN**
MotorLand
8 JUNIO
- **13. AUSTRIA**
Red Bull Ring-Spielberg
17 AGOSTO
- **14. HUNGRÍA**
Balaton Park
24 AGOSTO
- **19. AUSTRALIA**
Philip Island
19 OCTUBRE -9
- **20. MALASIA**
Sepang International Circuit
26 OCTUBRE -6



3. AMÉRICAS
Circuit of The Americas
30 MARZO +6

4. QATAR
Losail International Circuit
13 ABRIL -1

5. ESPAÑA
Jerez-Ángel Nieto
27 ABRIL

6. FRANCIA
Le Mans
11 MAYO

9. ITALIA
Autodromo del Mugello
22 JUNIO

10. PAÍSES BAJOS
TT Circuit Assen
29 JUNIO

11. ALEMANIA
Sachsenring
13 JULIO

12. REP. CHECA
Automotrom Brno
20 JULIO

15. CATALUÑA
Barcelona-Catalunya
7 SEPTIEMBRE

16. SAN MARINO
Misano World Circuit Marco Simoncelli
14 SEPTIEMBRE

17. JAPÓN
Twin Ring Motegi
28 SEPTIEMBRE -7

18. INDONESIA
Mandalika International Street Circuit
5 OCTUBRE -6

21. PORTUGAL
Algarve International Circuit
9 NOVIEMBRE +1

22. COM. VALENCIANA
Ricardo Tormo
16 NOVIEMBRE



David contra Goliat

Jorge Martín estaba llamado a hacer una defensa numantina frente al nuevo 'Dream Team' de MotoGP, formado por Bagnaia, Márquez y una Ducati invencible, pero dadas las circunstancias, el madrileño necesitará poco más de un milagro para reeditar su corona en la clase reina del motociclismo.

Texto: Chechu Lázaro.

Fotos: Gold&Goose / MotoGP / Marcas

El Mundial 2025 ha barajado sus cartas y más de la mitad de la parrilla cambian de moto, equipo o categoría. Solo diez de los veintidós pilotos permanentes vestirán los mismos colores que llevaban la temporada pasada, nueve cambiarán de look y hay tres caras nuevas en forma de rookies (Ogura, Aldegue y Chandra) que han reemplazado a los veteranos Aleix Espargaró y Takaaki Nagami; además de a Augusto Fernández. Los tres mantendrán su vínculo con MotoGP a través de los equipos de pruebas.

Por muchas razones la temporada 2025 de MotoGP será especial. Por ejemplo, porque la moto que llevará el 1 en el carenado no fue la campeona del curso pasado. Jorge Martín se llevó el icónico dorsal de Ducati a Aprilia, en un movimiento que no es muy habitual en el campeonato. De hecho, no hay tantos antecedentes de campeones que cambiaron de marca el año siguiente de conquistar el título. El último ejemplo fue el de Valentino Rossi, cuando cambió Honda por Yamaha en 2004 y el resto es historia. Y antes habría que remontarse a la era de 500 cc, cuando Eddie Lawson lo hizo dos años consecutivos en, 1989 y 1990.

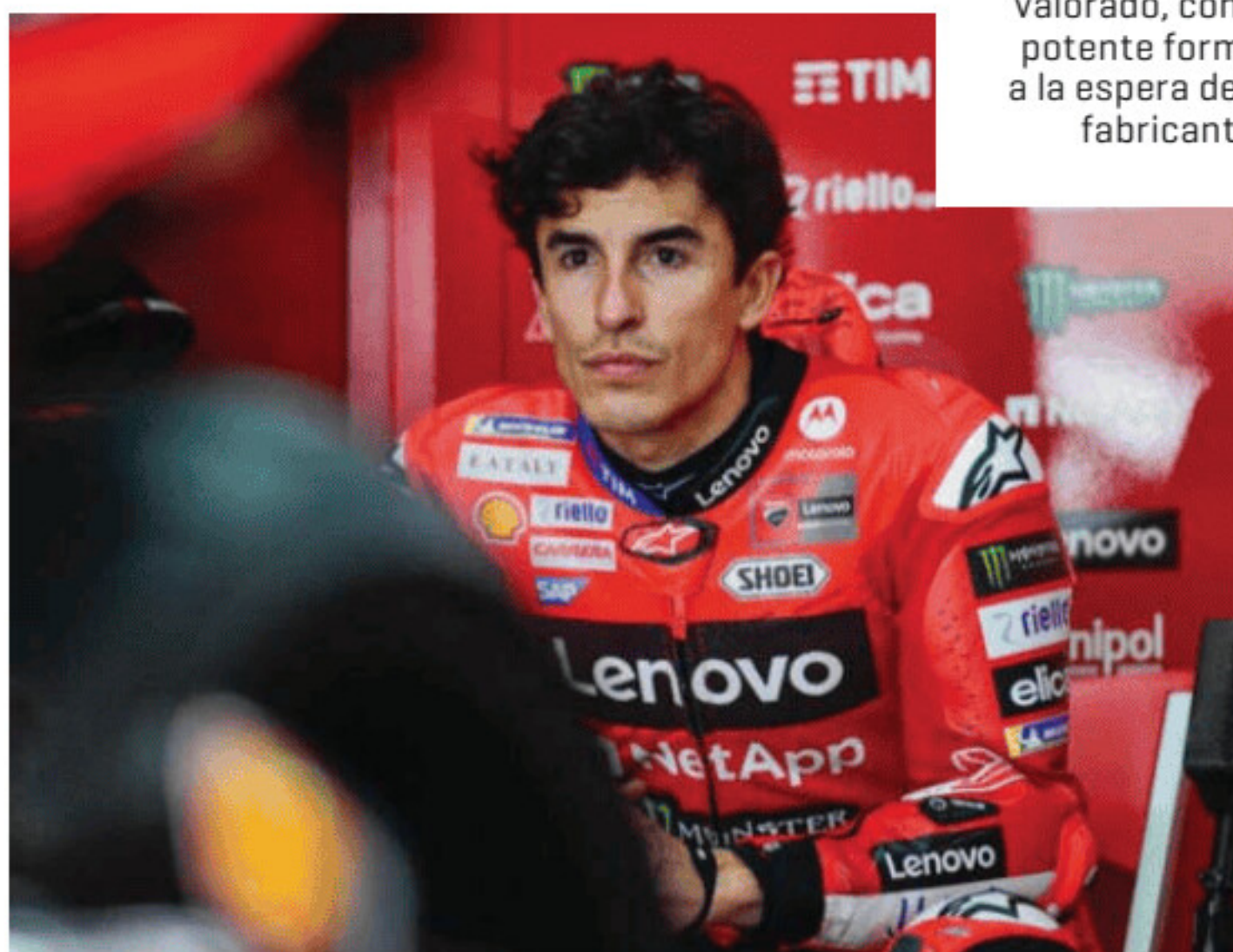
Le salió bien la primera vez, en su paso de Yamaha a Honda, pero falló en la segunda, cuando hizo el camino inverso.

Ya hemos repetido por activa y por pasiva lo difícil que tendrá el madrileño reeditar su corona, por la teórica inferioridad mecánica con la que sale de partida Aprilia frente a Ducati, y ahora también por el lastre físico tras una dolorosa pretemporada. 'Martinator' tiene en frente a uno de los equipos más fuertes de la historia del motociclismo. Por números, el 'Dream Team' de Ducati suma 11 títulos de campeón del mundo, 8 de ellos en la clase reina. A la altura del que en su día formaron Valentino Rossi y Jorge Lorenzo en Yamaha, que llegaron a juntar 14 títulos entre ambos y 10 en la clase reina; o el propio Márquez con Lorenzo en el Repsol Honda, que empezó con 12 en total y 8 en MotoGP, y acabó sumando uno más el de Cervera en las últimas carreras de aquel 2019.

Pero no hace falta mirar al pasado y al palmarés de sus pilotos para considerar al Ducati Lenovo como el equipo a batir. La marca italiana está en plena dinastía y no tiene visos de que vaya a acabarse pronto. La temporada pasada las motos de Borgo



Impresionante y colorida puesta de largo en Tailandia. MotoGP arranca sin Jorge Martín, con Marc Márquez como piloto más valorado, con la incógnita de la potente formación de KTM y a la espera de la reacción de los fabricantes japoneses.



Panigale se impusieron en 19 de las 20 carreras de domingo, sumando en muchas de ellas tripletes y acaparando las cuatro primeras posiciones de la general. Un dominio propio de otra época que este año debería empezar a remitir. Aunque solo sea porque se han plantado en la evolución de su motor (volverán a homologar el de la GP24) y porque numéricamente perderán dos efectivos, con la marcha del Pramac Racing a Yamaha. No se puede decir que tengan mejor alineación que en 2024, porque han perdido a Martín, Bastianini y Bezzecchi; pero con Márquez y Bagnaia enchufados, difícilmente encontrarán rival.

¿QUIÉN PARA AL 'DREAM TEAM'?

Ducati no ha necesitado evolucionar una máquina prácticamente perfecta. Más bien, el equipo de ingenieros liderado por Gigi Dall'Igna no ha encontrado la manera de mejorar la moto de 2024. Los seis pilotos de Ducati partirán con la misma homologación de motor, pero conforme avance el curso, el equipo oficial debería recibir mejoras. Esas primeras carreras deberían aprovecharlas pilotos como Álex Márquez, que se ha adaptado a la perfección a la

GP24, Franco Morbidelli o Fabio Di Giannantonio; aunque no parece muy probable que con las mismas armas puedan plantar cara a Márquez o Bagnaia. Ducati ya vivió la experiencia de ver como uno de sus equipos satélite sacaba los colores a la estructura de fábrica en 2024 y no tiene muchas ganas de repetir.

La mayor amenaza debería venir de fuera, pero para ello el resto de las marcas deberían dar un paso hacia delante espectacular. Solo por tener al campeón del mundo en su alineación habría que situar a Aprilia como la segunda opción, y además ha juntado a Martín con el talentoso Marco Bezzecchi, que ya ha dado muestras en pretemporada de su velocidad. Aunque, a priori, parece más peligrosa la apuesta naranja de KTM, especialmente en la fi-

DUCATI HA FORMADO UNA ESTRUCTURA DE FÁBRICA INCONTESTABLE, UN DREAM TEAM AL QUE NO PARECE QUE SE LE PUEDA PLANTAR CARA. ¿QUIZÁS KTM, CON SU ROTUNDA FORMACIÓN?

gura de Pedro Acosta, con un año más de experiencia en la categoría y con una moto con la que se entiende a las mil maravillas. Además, al murciano le han rodeado de mucho talento y experiencia, con Brad Binder a su lado del box y dos pilotos que saben lo que es acabar en el podio a final de curso, Maverick Viñales y Enea Bastianini. Todo el mundo dice que la competencia interna hace crecer un proyecto y KTM nunca ha tenido una alineación tan competitiva como en 2025.

Poco a poco se empiezan a ver los brotes verdes en las fábricas japonesas. Yamaha está un paso más adelantado y este año recuperará cuatro motos en parrilla, al volver a contar con su equipo satélite. También Honda empieza a ver la luz al final del túnel, con la llegada de Romano Albesiano como capo del apartado técnico. Donde no tienen excusas en el apartado de pilotos, ya que cuentan en sus filas con sendos campeones de la clase reina como son Fabio Quartararo y Joan Mir. Después de tantos años tirando del carro mundialista y, a pesar de haber tocado suelo deportivo en 2024, MotoGP necesita recuperar para la causa a las marcas japonesas. **M**



1 Jorge Martín

APRILIA RACING

Fecha nacimiento: 29/01/1998. Nacido en: Madrid.
Peso: 63 kg. Altura: 168 mm. @89jorgemartin
2 títulos, 18 victorias, 60 podios, 41 poles



Después de cumplir el sueño de toda una vida Jorge Martín se enfrenta al más difícil todavía, defender el título de MotoGP tras cambiar de marca. Algo que en la historia reciente del motociclismo solo ha hecho un tal Valentino Rossi en 2004, cuando cambió Honda por Yamaha y logró el primero de sus cuatro entorchados con la fábrica de Iwata. Por si el reto no fuera de por sí complejo, dos lesiones durante la pretemporada le obligarán a ver el estreno desde

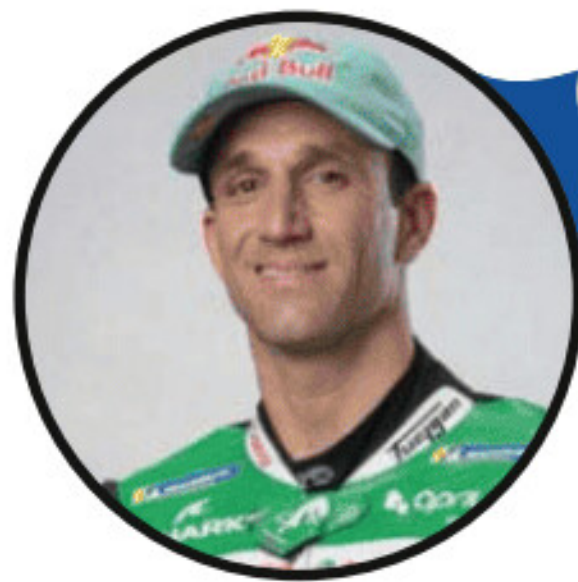
casa mientras se recupera de su maltrecha muñeca izquierda. A sus problemas físicos se le unirá que apenas ha podido rodar con su nueva Aprilia, únicamente las 77 vueltas que dio en el Circuit Barcelona-Catalunya en el mes de noviembre con una versión anterior de la RS-GP y apenas 13 giros de adaptación en Malasia, antes de irse al suelo. Lesionado, sin pretemporada y con una moto que no conoce y que todavía está lejos del nivel de las todopoderosas Ducati. Así empezará la defensa del #1 un Jorge Mar-

tín, que si algo ha demostrado en el pasado es su tesón y su capacidad de levantarse de las adversidades. Una virtud que le valió el sobrenombre de 'Martinator'. Repetir el final feliz de la pasada temporada se antoja difícil, pero también parecía una quimera ganar la clase reina del motociclismo desde una estructura satélite y el piloto madrileño lo logró en 2024, siendo el primero en doblegar a los equipos oficiales desde que lo hiciera, precisamente, Rossi en su primer título en 500 cc. Así que puestos a soñar...

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Ducati	20	7	3	16	508	1º
2023	MotoGP	Ducati	20	4	4	8	428	2º
2022	MotoGP	Ducati	20	5		4	152	9º
2021	MotoGP	Ducati	14	4	1	4	111	9º
2020	Moto2	Kalex	13	1	2	6	160	5º
2019	Moto2	KTM	19			2	94	11º
2018	Moto3	Honda	17	11	7	10	260	1º
2017	Moto3	Honda	16	9	1	9	196	4º
2016	Moto3	Mahindra	16			1	72	16º
2015	Moto3	Mahindra	18				45	17º





5 Johann Zarco

LCR HONDA

Fecha nacimiento: 16/07/1990. Nacido en: Cannes [Francia].

Peso: 68 kg. Altura: 171 mm. @johannzarco

2 títulos, 17 victorias, 62 podios, 27 poles



La retirada de Aleix Espargaró deja al francés como el piloto de más edad de la parrilla (arrancará el curso con 34 años), lo que no significa que sea el que más experiencia tiene en MotoGP, ya que Márquez, Viñales y Miller llegaron antes que él, y comparte camada de rookies con Álex Rins. En cualquier caso, Zarco es un piloto curtido en mil batallas y en su ya longeva carrera en la categoría reina ha pilotado sobre cuatro monturas diferentes (Yamaha, KTM, Ducati y ahora

Honda); lo que le da un gran valor para su actual marca en pleno proceso de reconstrucción, aunque vista los colores de su equipo satélite. Pero el único bicampeón de la historia de Moto2 no está solo para desarrollar, como demostró la pasada temporada, cuando fue regularmente el piloto más rápido sobre una RC213V, el que más puntos logró a final de año y el único capaz de colarse en un top 10 en carrera, logrando un octavo puesto en Tailandia como tope. Su pretemporada ha sido irregular, con un

séptimo en Sepang, siendo la mejor Honda, y un 16º en Buriram, superado esta vez por los pilotos oficiales. Zarco acaba contrato con el equipo LCR a finales de este año y también lo hará Luca Marini en el Team HRC. Si consigue repetir su victoria en la simbólica 'Copa Honda' tendría más fácil su salto a la estructura de fábrica en 2026. Una meta que, seguro que está en la mente el francés, teniendo en cuenta que el proyecto Honda, aunque crece, todavía está lejos de poder darle demasiadas alegrías.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Honda	20				55	17º
2023	MotoGP	Ducati	20		1	6	225	5º
2022	MotoGP	Ducati	20	2		4	166	8º
2021	MotoGP	Ducati	18	1		4	173	5º
2020	MotoGP	Ducati	14	1		1	77	13º
2019	MotoGP	KTM / Honda	16				30	18º
2018	MotoGP	Yamaha	18	2		3	158	6º
2017	MotoGP	Yamaha	18	2		3	174	6º
2016	Moto2	Kalex	18	7	7	10	276	1º
2015	Moto2	Kalex	18	7	8	14	352	1º





10 Luca Marini

HONDA HRC CASTROL

Fecha nacimiento: 10/08/1997. Nacido en: Urbino (Italia).
Peso: 69 kg. Altura: 184 mm. @lucamarini10

6 victorias, 17 podios, 7 poles



El italiano afrontará su segundo año en la estructura de fábrica de Honda con más urgencias de las que tuvo la pasada temporada. Apostó por salir del cobijo de la Academia VR46 creada por su hermano y seguir su propio camino en el equipo con más legado en el motociclismo, pero en sus horas más bajas. Aunque el italiano llegaba con perfil bajo, consciente de la situación en la que se encontraba Honda, no esperaba sufrir tanto en su andadura con la RC213V. La

ilusión y el optimismo con el que arrancó su primera andadura como piloto de fábrica, se fue transformando en decepción y hastío conforme avanzaba la temporada. Terminó último en la clasificación general de los pilotos permanentes (22º), no logró sumar su primer punto hasta la novena carrera en Alemania y antes de la gira transoceánica de octubre, solo había puntuado en dos GG.PP. Maquilló sus resultados en la última parte de la temporada, cerrando la zona de puntos lo que puede ser un buen

lugar de partida de cara a la temporada actual. Un año donde podría estar en juego su continuidad, no solo en Honda, con los que acaba contrato a finales de 2025. En la fábrica japonesa valoran su método de trabajo y la información que aporta a la hora de desarrollar la moto, pero podría no ser suficiente si no da un paso adelante en cuanto a resultados. Por lo visto en pretemporada, ese paso no acaba de llegar, pese a que la Honda sí que parece que ha mejorado durante el invierno.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Honda	19				14	22º
2023	MotoGP	Ducati	19	2		2	201	8º
2022	MotoGP	Ducati	20				111	13º
2021	MotoGP	Ducati	18				41	19º
2020	Moto2	Kalex	15	2	3	6	196	2º
2019	Moto2	Kalex	19	1	2	4	190	6º
2018	Moto2	Kalex	18	2	1	5	147	7º
2017	Moto2	Kalex	16				59	15º
2016	Moto2	Kalex	18				34	23º
2015	Moto2	Kalex	1				0	-





12 Maverick Viñales

RED BULL KTM TECH3

Fecha nacimiento: 12/01/1995. Nacido en: Figueres (Girona).

Peso: 64 kg. Altura: 171 mm. @maverick12official

1 título, 26 victorias, 75 podios, 26 poles



Por primera vez desde que ascendió a MotoGP en 2015 Viñales no estará en un box oficial. Eso sí, tiene contrato directo con KTM, que este año ha prometido que dará un trato similar a su estructura de fábrica y a la satélite del Tech3. No hay por qué desconfiar, más aún cuando desde Mattighofen han vestido las motos del equipo francés exactamente igual que las Factory. Además, el catalán ya pilotó en su día una máquina austriaca en un equipo privado. Fue solo un año, en 2013,

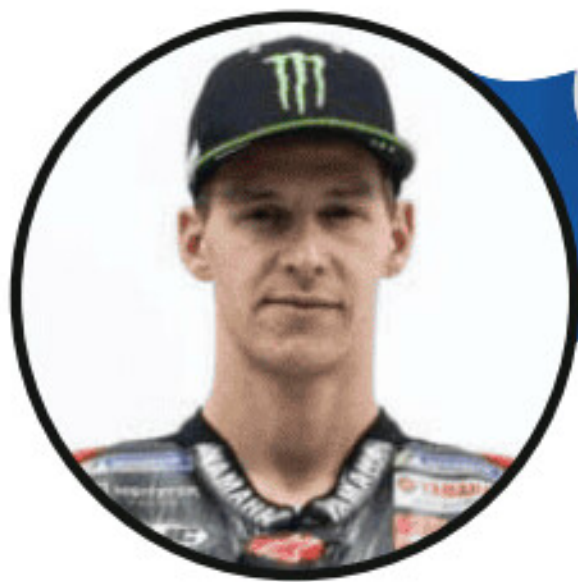
cuando se proclamó campeón del mundo de Moto3, pero es un buen augurio. Después de tres años completos en Aprilia, Maverick decidió cambiar de rumbo justo cuando mejor estaba con la moto italiana. De hecho, en el inicio del curso pasado se volvió a ver su mejor versión, cuando compitió de tú a tú con las Ducati, ganó dos sprint y les arrebató el pleno de victorias de domingo con su triunfo en Austin. Sin embargo, el tándem Viñales-Aprilia no pudo mantener ese nivel el resto del curso y, aunque por primera vez

desde que llegó a Noale acabó por delante de su compañero Aleix Espargaró, no volvió a subir al podio desde la cita americana. La confianza del piloto en la marca se fue diluyendo, lo que provocó su fichaje por KTM. La adaptación a su nueva montura ha sido progresiva y su mejor resultado lo logró el último día de pretemporada, con el noveno de Tailandia. Vida nueva para Maverick que todavía sueña con ser campeón del mundo y, de paso, seguir haciendo historia y ganar con cuatro marcas diferentes.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Aprilia	20	1	1	1	190	7º
2023	MotoGP	Aprilia	20	1		3	204	7º
2022	MotoGP	Aprilia	20			3	122	11º
2021	MotoGP	Yamaha / Aprilia	15	1	1	2	106	10º
2020	MotoGP	Yamaha	14	3	1	3	132	6º
2019	MotoGP	Yamaha	19	3	2	7	211	3º
2018	MotoGP	Yamaha	18	1	1	5	193	4º
2017	MotoGP	Yamaha	18	5	3	7	230	3º
2016	MotoGP	Suzuki	18		1	4	202	4º
2015	MotoGP	Suzuki	18				97	12º





20 Fabio Quartararo

MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP

Fecha nacimiento: 20/04/1999. Nacido en: Niza (Francia).
Peso: 69 kg. Altura: 177 mm. @fabioquartararo20

1 título, 12 victorias, 35 podios, 19 poles



El francés sorprendió a propios y extraños a principios del curso pasado cuando anunció su renovación dos años más por Yamaha. No porque se mantuviera con la estructura japonesa, sino por los tiempos ya que lo hizo nada más arrancar la temporada cuando solo Bagnaia había hecho oficial su continuidad en Ducati. En aquel momento el proyecto Yamaha era todo menos atractivo en lo deportivo (al margen el suculento contrato de campeón del mundo que firmó). De hecho,

la marca firmó su peor año en MotoGP, sin subir una sola vez al podio y Quartararo acabó 13º en la clasificación final, muy alejado siempre de las posiciones delanteras. Pero el francés creía en el potencial de los de Iwata para dar la vuelta a la situación y en los cambios internos que se habían producido en los últimos tiempos, como la llegada de varios ingenieros procedentes de Ducati, o de un ex Ferrari como Luca Marmorini para desarrollar el nuevo motor; y por supuesto, un tema clave, como es

la recuperación de una estructura satélite para tener cuatro YZF-M1 en pista. El caso es que se vio una clara mejoría durante la temporada y el francés se asentó en el segundo grupo en la segunda mitad del año, peleando con las Aprilia, KTM y alguna moto satélite de Ducati. Y de cara a 2025 el crecimiento parece mayor, por lo visto en pretemporada, donde el francés se dio el gustazo de liderar el primer día de test en Malasia. La apuesta a dos años vista le puede salir cara al genial piloto francés.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Yamaha	20				113	13º
2023	MotoGP	Yamaha	20			3	172	10º
2022	MotoGP	Yamaha	20	1	3	8	248	2º
2021	MotoGP	Yamaha	18	5	5	10	278	1º
2020	MotoGP	Yamaha	14	4	3	3	127	8º
2019	MotoGP	Yamaha	19	6		7	192	5º
2018	Moto2	Speed Up	18	1	1	2	138	10º
2017	Moto2	Kalex	18				64	13º
2016	Moto3	KTM	18				83	13º
2015	Moto3	Honda	13	2		2	92	10º





21 Franco Morbidelli

PERTAMINA ENDURO VR46 RACING TEAM

Fecha nacimiento: 04/12/1994. Nacido en: Roma [Italia].

Peso: 68 kg. Altura: 176 mm. @frankymorbido

1 título, 11 victorias, 27 podios, 8 poles



El ítalo-brasileño cambia de colores y de estatus en 2025, pero no de montura. De hecho, será el único en Ducati que mantenga la misma moto que la temporada pasada, cuando fue compañero de Jorge Martín en Pramac y tenía la misma mecánica que los pilotos oficiales. A pesar de que ha bajado un escalón en el organigrama de la fábrica de Borgo Panigale (su compañero e Di Giannantonio es el que debería haber llevado la tercera GP25) la decisión de apostar por la GP24 iguala

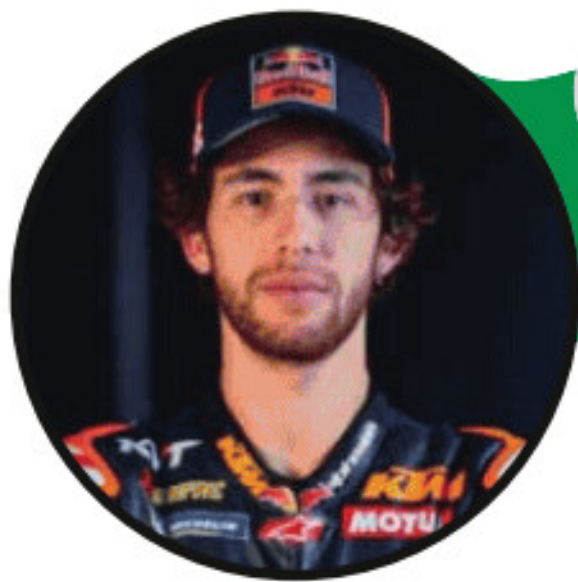
(con matices) a todos los pilotos de Ducati y uno de los beneficiados será el propio Morbidelli, que la conoce a la perfección. Está necesitado de resultados el bueno de Franky, que desde que acarició el título en 2020 con Yamaha nunca recuperó aquella versión. Conviene recordar que su carrera reciente ha estado lastrada por las lesiones, especialmente una muy complicada de rodilla que le tuvo buena parte del 2021 en el dique seco. Incluso el año pasado, una inoportuna caída en un test privado en Por-

timao le dejó sin pretemporada y arrancó el curso sin kilómetros sobre una Ducati que desconocía. Creció durante la temporada, aunque solo logró un podio en un sprint en 'su' querido Misano. Nada que ver con cómo empieza en este 2025, siendo uno de los protagonistas indiscutibles del primer test de Malasia (cuarto en el global y líder de la segunda jornada) y manteniendo un buen nivel en Tailandia, lo que hace prever que Morbidelli será uno de los animadores de la primera parte de la temporada.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Ducati	20				173	9º
2023	MotoGP	Yamaha	20				102	13º
2022	MotoGP	Yamaha	20				36	19º
2021	MotoGP	Yamaha	13			1	47	17º
2020	MotoGP	Yamaha	14	2	3	5	158	2º
2019	MotoGP	Yamaha	19				115	10º
2018	MotoGP	Honda	16				50	15º
2017	Moto2	Kalex	18	6	8	12	308	1º
2016	Moto2	Kalex	18			8	213	4º
2015	Moto2	Kalex	14			1	90	10º





23 Enea Bastianini

RED BULL KTM TECH3

Fecha nacimiento: 30/12/1997. Nacido en: Rimini (Italia).
Peso: 64 kg. Altura: 168 mm. @bestia23
1 título, 13 victorias, 50 podios, 11 poles



El piloto italiano pudo desquitarse el año pasado de su primera temporada como piloto oficial Ducati, cuando una sucesión de lesiones le dejó buena parte del curso en el dique seco y a punto estuvieron de costarle su asiento en el box rojo. A 2024 solo podía pedirle salud y la tuvo, pero le faltó velocidad y consistencia para mantener su posición en el lugar máspreciado de la parrilla. ‘La Bestia’ se despidió de Ducati logrando dos triunfos en Silverstone (doblete al sprint e incluido)

y Misano, tras un polémico adelantamiento fuera de pista al propio Martín. En el tramo final de la pasada temporada y cuando ya sabía que abandonaría la marca con la que había corrido desde que dio el salto a MotoGP, se marcó como objetivo acabar tercero en la clasificación general, pero en el último domingo del año Barcelona, Márquez le apeó de ese podio mundialista. De cara a 2025 el de Rimini ha hecho borrón y cuenta nueva en la pista, con la llegada a KTM; y fuera de ella ya que cesó su relación

profesional con su manager de toda la vida, Carlo Pernat, por motivos de salud de quien cada mes publica su columna en esta revista. Por lo visto en la pretemporada, le está costando su adaptación a la moto austriaca y ya ha avisado que necesitará hacer un ‘reset’ después de cuatro años en Ducati, junto a tres o cuatro carreras de margen para ver su mejor versión. Esa tan característica del italiano que va de menos a más, cuidando mejor que nadie las gomas para firmar finales de carrera memorables.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Ducati	20	1	2	9	386	4º
2023	MotoGP	Ducati	14		1	1	84	15º
2022	MotoGP	Ducati	20	1	4	6	219	3º
2021	MotoGP	Ducati	18			2	102	11º
2020	Moto2	Kalex	15		3	7	205	1º
2019	Moto2	Kalex	18			1	97	10º
2018	Moto3	Honda	18	1	1	6	177	4º
2017	Moto3	Honda	18	1		3	141	6º
2016	Moto3	Honda	16	3	1	6	177	2º
2015	Moto3	Honda	18	4	1	6	207	3º





25 Raúl Fernández

TRACKHOUSE MOTOGP TEAM

Fecha nacimiento: 23/10/2000. Nacido en: Madrid.

Peso: 65 kg. Altura: 178 mm. @raulfernandez_25

10 victorias, 16 podios, 13 poles



Temporada clave para el piloto madrileño que repetirá con la escudería satélite de Aprilia por tercer año consecutivo. En el pasado curso firmó su renovación hasta finales de 2026, lo que le permitirá trabajar a medio plazo sin las prisas de tener que ganarse el puesto carrera a carrera como había hecho desde que aterrizó casi de rebote en MotoGP tras ser subcampeón de Moto2. Su principal valor en Trackhouse es el director del equipo, Davide Brivio, que quiere asentar proyecto

americano sobre la base del joven piloto español. Una confianza que se traduce en la parte mecánica, ya que partirá con la misma mecánica que los pilotos de la escudería de fábrica. Nada que ver con lo ocurrido en 2024, cuando fue el único que empezó con la RS-GP '23 y no recibió la moto del curso hasta la carrera de Silverstone. Fernández debería ser el jefe de filas del equipo americano, toda vez que su compañero de equipo, Ai Ogura, es un recién llegado a MotoGP. Pero como ha demostrado esta pretemporada, el japonés

le ha tomado rápido el pulso a la categoría, batiendo en Tailandia al español, que llegaba tocado tras perderse el test de Sepang por una caída. Exactamente lo mismo que le había pasado en el invierno de 2024. El de San Martín de la Vega sufrió una peligrosísima caída en Sepang, fracturándose el dedo meñique de la mano izquierda y tuvo que pasar por el quirófano a las primeras de cambio. Sin tiempo para lamerse las heridas, Raúl Fernández tendrá que devolver toda la confianza que el equipo ha depositado en él.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Aprilia	20				66	16º
2023	MotoGP	Aprilia	20				51	20º
2022	MotoGP	KTM	18				10	25º
2021	Moto2	Kalex	18	7	8	12	307	2º
2020	Moto3	KTM	15	6	2	4	159	4º
2019	Moto3	KTM	19				60	21º
2018	Moto3	KTM	4				16	28º
2018	FIM CEV Moto3	KTM						1º
2017	Moto3	Mahindra	3				0	40º
2016	Moto3	KTM	1				5	32º





33 Brad Binder

RED BULL KTM FACTORY RACING

Fecha nacimiento: 11/08/1995. Nacido en: Potchefstroom [Sudáfrica].
Peso: 63 kg. Altura: 170 mm. @bradbinder
1 título, 17 victorias, 46 podios, 7 poles



El sudafricano fue el primer piloto que ascendió con éxito cada peldaño de la escalera de KTM en el campeonato, empezando desde la Rookies Cup, y vistiendo de naranja energético en todas las categorías. Es un símbolo en Mattighofen y desde 2021 ha acabado el año siendo la primera KTM en la clasificación final. Incluso el año pasado, cuando a base de regularidad contuvo al huracán Acosta al que aventajó en dos puntos. Y todo pese a sumar un único podio en la cita inaugural

de Qatar, por los cinco que sumó el joven rookie. De cara a 2025 el reto de mantenerse como el cabeza de cartel de los austriacos va a estar muy caro y, a tenor de los resultados de la pretemporada, el que parte con ventaja es el murciano, aunque el crono pondrá las cosas en su sitio conforme avance la temporada. Lo que está claro es que KTM contará con una alineación de lujo con el tándem Binder-Acosta, además de la llegada de ganadores múltiples de GG.PP como Bastianini y Viñales. Todos pilotarán la misma

RC16 y la competencia interna debería hacer crecer un proyecto que durante el invierno parecía que se resquebrajaba por la profunda crisis del Grupo Pierer Mobility. Pese a que desde Austria siempre se aseguró que la continuidad en MotoGP no estaba en entredicho, la incertidumbre estuvo ahí y todos los pilotos se prepararon para cualquier escenario. Incluso ver vestido a Binder con otros colores que no sean los del Red Bull KTM, una de las asociaciones más clásicas y longevas de los últimos años.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	KTM	20			1	217	5º
2023	MotoGP	KTM	20			5	293	4º
2022	MotoGP	KTM	20			3	188	6º
2021	MotoGP	KTM	18		1	1	151	6º
2020	MotoGP	KTM	14		1	1	87	11º
2019	Moto2	KTM	19		5	9	259	2º
2018	Moto2	KTM	18	1	3	3	201	3º
2017	Moto2	KTM	15			3	125	8º
2016	Moto3	KTM	18	6	7	14	319	1º
2015	Moto3	KTM	18			4	159	6º





35 Somkiat Chantra

LCR HONDA

Fecha nacimiento: 15/12/1998. Nacido en: Chon Buri (Tailandia).

Peso: 63 kg. Altura: 172 mm. @somkiatchantra

2 victorias, 6 podios, 2 poles



Desde hace unos años el sudeste asiático es el gran mercado de las dos ruedas, donde las grandes marcas venden motos a puñados y la afición no para de crecer. Era cuestión de tiempo que volviéramos a ver un piloto de estas latitudes en la clase reina. Estrenó esta lista el simpático malasio Hafizh Syahrin, que corrió en 2018 y 2019 con el Tech3, y un lustro después Chantra se convierte en el primer tailandés en MotoGP, haciendo historia para un país que vive el motociclismo con

devoción, como quedó demostrado durante la presentación conjunta de los equipos de MotoGP en Bangkok. Desde 2019 Chantra se había consolidado como uno de los pilotos rápidos de Moto2, aunque tremendamente irregular. En su haber cuenta con dos victorias, seis podios y un par de poles, con un sexto puesto en 2023 como mejor resultado final. Su salto a la máxima categoría responde al deseo de su patrocinador, Idemitsu, de contar con un piloto de la región en sus filas. Y es que este lado el box del LCR es la cima

de un recorrido que arranca en la Asia Talent Cup, la misma que Chantra ganó en 2016. Pero se tuvo que dar una combinación de circunstancias para llegar a MotoGP. Primero, el paso a un lado de Nakagami y, después, la negativa de su compatriota Ogura para tomar su relevo. Será el rookie con menos palmarés del curso y ya en pretemporada se ha abonado el último lugar en la clasificación de pilotos permanentes, pero el tailandés tiene mucho margen de mejora para demostrar que es algo más que el cupo asiático en MotoGP.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	Moto2	Kalex	18				104	12º
2023	Moto2	Kalex	20	1	1	2	173,5	6º
2022	Moto2	Kalex	19	1	1	4	128	10º
2021	Moto2	Kalex	18				37	18º
2020	Moto2	Kalex	15				10	25º
2019	Moto2	Kalex	16				23	21º
2018	Moto3	Honda	1				7	33º
2018	FIM CEV Moto3	Honda						9º
2017	FIM CEV Moto3	Honda						20º
2016	Asia Talent Cup	Honda						1º





36 Joan Mir

HONDA HRC CASTROL

Fecha nacimiento: 01/09/1997. Nacido en: Palma de Mallorca.
Peso: 69 kg. Altura: 181 mm. @joanmir36official

2 títulos, 12 victorias, 33 podios, 2 poles



Después de dos años para olvidar, Joan Mir empieza a ver la luz a final del túnel. Arranca una nueva era para el equipo de fábrica de Honda, sin el patrocinio de Repsol, y el piloto balear es el principal estandarte de un proyecto que tocó fondo en 2024, cuando cerraron las clasificaciones de pilotos, constructores y equipos. Con esos antecedentes solo se puede mirar para arriba y crecer, y si nos atenemos a los resultados de la pretemporada, el salto es evidente,

y quien mejor lo refleja es Joan Mir. No es solo su posición en la tabla de tiempos (8º en Malasia y 6º en Tailandia), son sobre todo las sensaciones; expresadas en declaraciones que hacía mucho tiempo que no escuchábamos en el box de HRC. “Es el mejor test de los últimos años”, dijo tras los tres días de Sepang. “Se mantienen las buenas sensaciones”, a su llegada a Buriram, que terminó con un rotundo, “es la mejor Honda que he pilotado”. Hay optimismo en el lado del box que dirige Santi Hernández,

durante muchos años técnico de Márquez y que ahora ha heredado Joan Mir junto con todo su equipo. La nueva RC213V es más potente y se adapta al estilo agresivo del mallorquín. Durante la pretemporada se ha mostrado muy sólido de ritmo y rápido a una vuelta; y lo que es más importante, sin caídas traicioneras, como las que ha padecido estos dos años. Sin ponerse objetivos, empieza una temporada ilusionante para el campeón de MotoGP de 2020, y eso ya es mucho decir.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Honda	19				21	21º
2023	MotoGP	Honda	16				26	22º
2022	MotoGP	Suzuki	16				77	15º
2021	MotoGP	Suzuki	18			6	208	3º
2020	MotoGP	Suzuki	14		1	7	171	1º
2019	MotoGP	Suzuki	17				92	12º
2018	Moto2	Kalex	18			4	155	6º
2017	Moto3	Honda	18	1	10	13	341	1º
2016	Moto3	KTM	18	1	1	3	144	5º
2015	Moto3	Honda	1				0	-





37 Pedro Acosta

RED BULL KTM FACTORY RACING

Fecha nacimiento: 25/05/2004. Nacido en: Mazarrón [Murcia]. Peso: 63 kg. Altura: 171 mm. @37pedroacosta
2 títulos, 16 victorias, 32 podios, 6 poles



Prometía mucho su desembarco en MotoGP y Acosta no decepcionó. Logró cinco podios, fue sexto en un campeonato dominado con mano de hierro por las Ducati y durante buen parte del año fue su principal alternativa. Si algo le quedó pendiente de su primera temporada en la élite fue la victoria, que pudo llegar en Texas, donde fue segundo tras Viñales, después de haber liderado la carrera. Habría sido un escenario especialmente icónico, porque aquí fue donde se había

estrenado Márquez en 2013. Es inevitable, a su pesar, comparar a Acosta con los más grandes del motociclismo, entre otras cosas, porque durante la mitad de la temporada podría haberle arrebatado el récord del ganador más joven en la categoría reina. Una marca que sigue en poder del de Cervera. Había tantísimas expectativas puestas en el de Mazarrón que incluso a algunos le supo a poco su primer año en MotoGP. Ese es el nivel de Pedro Acosta. De lo que no hay discusión es de que estamos ante un piloto diferencial

en la pista, por su talento, y diferente fuera de ella por su carácter de 'showman' que no deja indiferente. En su segundo año en MotoGP vestirá los colores oficiales del Red Bull KTM Factory, para los que estaba predestinado. Es la joya del imperio austriaco y hasta la fecha se han jurado amor eterno; aunque en la delicadísima situación que atraviesan los de Matighofen su entorno se haya dejado querer por otras marcas. En cualquier caso, Acosta tiene un contrato multianual y la mejor manera de mantenerlo es darle las armas para ganar.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	KTM	20	1		5	215	6º
2023	Moto2	Kalex	20	3	7	14	332,5	1º
2022	Moto2	Kalex	18	1	3	5	177	5º
2021	Moto3	KTM	18	1	6	8	259	1º
2020	RB Rookies Cup	KTM						1º
2020	FIM CEV Moto3	KTM						3º
2019	RB Rookies Cup	KTM						2º
2019	FIM CEV Moto3	KTM						16º
2018	FIM CEV Moto3	KTM						34º
2017	Cto. España PreMoto3	Mir Racing						1º





42 Álex Rins

MONSTER ENERGY YAMAHA MOTOGP

Fecha nacimiento: 08/12/1995. Nacido en: Barcelona.

Peso: 68 kg. Altura: 176 mm. @alexrins

18 victorias, 58 podios, 17 poles



Álex Rins busca recuperar su mejor versión en su segunda temporada en Yamaha. El catalán no ha vuelto a ser el que deslumbró en Suzuki, con la que sumó cinco victorias (nadie ha ganado más que el con la GSX-RR en la era MotoGP) y con la que fue actor principal y aspirante al título. La inesperada fuga de los de Hamamatsu marcó también un antes y un después para él. Pasó un año casi inédito con el LCR Honda, con un fogonazo en Austin donde logró una victoria inesperada,

poco antes de destrozarse la pierna derecha en Mugello. Una lesión que le costó varias operaciones y de la que aún hoy arrastra secuelas físicas como una cojera crónica. No ha tenido mucha suerte desde entonces, ni en la parte física, ya que el año pasado también se perdió tres GG.PP, dos por lesión tras una fea caída en Assen y otra en Misano por un proceso febril severo; ni tampoco en la mecánica, ya que tanto Honda como Yamaha han vivido tiempos mejores. En cualquier caso, Yamaha confía en Rins, por

eso le renovaron por dos temporadas, conscientes de que la continuidad en época de reconstrucción es un activo. Ahora la bola está en el tejado del español, que en pretemporada ha podido comprobar el salto que ha dado la YZR-M1. El primer objetivo tiene que ser estar más cerca de su compañero de equipo, Quartararo, que a día de hoy es el indiscutible número 1 en Iwata; al mismo tiempo que mantener a raya a los pilotos del equipo satélite, que anhelan el sitio del español en el box oficial.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Yamaha	17				31	18º
2023	MotoGP	Honda	8		1	1	54	19º
2022	MotoGP	Suzuki	19		2	4	173	7º
2021	MotoGP	Suzuki	17			1	99	13º
2020	MotoGP	Suzuki	13		1	4	139	3º
2019	MotoGP	Suzuki	19		2	3	205	4º
2018	MotoGP	Suzuki	18			5	169	5º
2017	MotoGP	Suzuki	13				59	16º
2016	Moto2	Kalex	18	1	2	7	214	3º
2015	Moto2	Kalex	18	3	2	10	234	2º





43 Jack Miller

PRIMA PRAMAC YAMAHA

Fecha nacimiento: 18/01/1995. Nacido en: Townsville (Australia).

Peso: 64 kg. Altura: 173 mm. @jackmilleraus

10 victorias, 33 podios, 10 poles



Tenía muy difícil mantener su lugar en el equipo de fábrica de KTM, con un talento como Pedro Acosta llamando a la puerta a puñetazos. Pero su salida fue tanto mérito del murciano como demérito del australiano, que no ha cumplido las expectativas vistiendo de naranja energético. Miller llegaba con mucho cartel, tras cinco temporadas en Ducati y las dos últimas en el equipo oficial sumando victorias. Estaba llamado a dar ese salto de calidad que se le resiste a los austriacos,

pero en dos años solo ha logrado un puñado de podios al sprint, otro en carrera de domingo y siempre acabó por detrás de Binder, y en 2024 también del rookie Acosta, ambos doblándole en puntos. Normal que el siempre sincero piloto australiano dijera estar “decepcionado” cuando puso fin a su etapa en KTM. En 2025 tocará hacer borrón y cuenta nueva. Fichó por Yamaha, su cuarta marca en MotoGP, donde tendrá contrato de fábrica como los cuatro pilotos de Iwata, pero dentro de su nuevo equipo satélite, el

Pramac Racing. Estreno en Yamaha, pero viejos conocidos en el box, ya que corrió con la escudería de Paolo Campinoti durante el trienio 2018-2020. Por lo visto en pretemporada, el australiano ha encontrado una buena sintonía con la YZR-M1. Terminó 12º en Malasia y 10º en Tailandia, donde destacó lo fácil que le resulta girar con su nueva moto y solo echaba en falta algo de potencia en el motor. Habrá que seguir de cerca al lenguaraz Miller en un año donde Yamaha debería ir de menos a más.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	KTM	20				87	14º
2023	MotoGP	KTM	20			1	163	11º
2022	MotoGP	Ducati	20	1	1	7	189	5º
2021	MotoGP	Ducati	18		2	5	181	4º
2020	MotoGP	Ducati	14			4	132	7º
2019	MotoGP	Ducati	19			5	165	8º
2018	MotoGP	Ducati	18	1			91	13º
2017	MotoGP	Honda	17				82	11º
2016	MotoGP	Honda	13		1	1	57	18º
2015	MotoGP	Honda	18				17	19º





49 Fabio Di Giannantonio

PERTAMINA ENDURO VR46 RACING TEAM

Fecha nacimiento: 10/10/1998. Nacido en: Roma [Italia].
Peso: 62 kg. Altura: 177 mm. @fabiodiggia49

4 victorias, 24 podios, 2 poles



El piloto romano afrontará la temporada más atractiva de su carrera. Hace un par de años, tenía pie y medio fuera de la parrilla de MotoGP y acabó quedándose por el juego de sillas que provocó la ruptura de Márquez y Honda. El año pasado se ganó la confianza del equipo VR46 batiendo a Bezzecchi, que era el piloto de la Academia, y pese a perderse las dos últimas carreras de la temporada por culpa de una lesión en el hombro izquierdo que arrastraba desde Austria. También se

ganó la confianza de Ducati, que le hizo un contrato de fábrica y le premió con la tercera Desmosedici GP25, la misma que iban a llevar los pilotos del equipo oficial. Una oportunidad de oro, con la mejor moto de la parrilla. ¿Qué más se podía pedir? Lo cierto es que durante el mes de febrero algunos de sus planes se le torcieron. En la parte mecánica, Ducati no acabó de encontrar mejoras en la nueva moto, así que optó por mantener la GP24, una moto casi perfecta pero que compartirá con

los seis pilotos Ducati. Es decir, adiós a la exclusividad del material 'pata negra'. Pero eso no fue lo peor, ya que 'Diggia' fue uno de los afectados por el maldito día uno de Sepang, donde también cayeron lesionados Jorge Marín y Raúl Fernández. En el caso del italiano, una innecesaria caída cuando hacía un caballito en el final de la jornada le provocó fractura de clavícula en su maltrecho hombro izquierdo, que le hizo pasar de nuevo por el quirófano y estar en el dique seco el resto de la pretemporada.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Ducati	17				165	10º
2023	MotoGP	Ducati	20		1	2	151	12º
2022	MotoGP	Ducati	20	1			23	20º
2021	Moto2	Kalex	18		1	4	161	7º
2020	Moto2	Speed Up	15			2	65	15º
2019	Moto2	Speed Up	19	1		2	108	9º
2018	Moto3	Honda	18		2	6	218	2º
2017	Moto3	Honda	18			5	153	5º
2016	Moto3	Honda	18			3	134	6º
2015	Moto3	Honda	1				0	-





54 Fermín Aldeguer

GRESINI RACING MOTOGP

Fecha nacimiento: 05/04/2005. Nacido en: El Palmar (Murcia).
Peso: 69 kg. Altura: 181 mm. @ferminaldeguer_54

8 victorias, 12 podios, 9 poles



A sus 19 años el murciano será el más joven de la parrilla de MotoGP, consumando así el último peldaño que le ha llevado de verse sin moto a comienzos de 2020, hasta el Mundial de MotoGP, en un ascenso tan meteórico como inesperado. Ya conocía su futuro hace más de un año, porque a finales de 2023 había llegado a un acuerdo con Ducati, de dos años ampliables a otros dos. El plan era subir esta temporada siendo campeón de Moto2, pero a Aldeguer le pudo la

presión de ser el favorito, como el mismo reconoció, y tampoco se adaptó a los nuevos Pirelli, que se convirtió en suministrador único de la categoría intermedia y que cambió el tablero de juego. Alternó buenas actuaciones, porque tenía velocidad, con errores no forzados que le terminaron de alejar de la lucha por el título y una lesión a final de año le impidió estar en el podio de la clasificación general, con un quinto puesto que supo a poco. Olvidado su irregular 2024, Aldeguer ya está centrado en su

primer año en MotoGP, donde sorprendió a propios y extraños estando con los mejores en Malasia, pero bajó el suflé en Tailandia con un 19º puesto final. El objetivo, como cualquier debutante, pasa por aprender y, si acaso, ganar el rookie del año. Pero dada su insultante juventud podría marcarse otro objetivo aún más goloso: si gana antes de Aragón en el mes de junio, asaltaría el mítico récord de la victoria más joven en la categoría reina que posee Marc Márquez con 20 años y 63 días. Palabras mayores...

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	Moto2	Boscoscuro	19	3	3	5	182	5º
2023	Moto2	Boscoscuro	20	3	5	7	212	3º
2022	Moto2	Boscoscuro	20	2			80	15º
2021	Moto2	Boscoscuro	8				13	25º
2021	MotoE	Energica	7	1			51	9º
2021	Europeo Moto2	Boscoscuro						1º
2020	Europeo Stock600	Yamaha						1º
2019	European Talent Cup	Honda						3º
2018	European Talent Cup	Honda						10º
xxxx	Cuna Camp.PreMoto4							1º





63 Francesco Bagnaia

DUCATI LENOVO TEAM

Fecha nacimiento: 14/01/1997. Nacido en: Turín [Italia].
Peso: 64 kg. Altura: 176 mm. @pecco63
3 títulos, 39 victorias, 74 podios, 31 poles



El caballero Bagnaia encajó con una exquisita deportividad su derrota en 2024 frente a Jorge Martín. El italiano tuvo que entregar la corona de MotoGP tras su temporada más prolífica en números, ya que sumó 11 victorias en domingo. Nunca nadie había sido subcampeón con esos números, pero le faltó algo de regularidad y no fallar en los momentos claves, como la caída en el sprint de Malasia que prácticamente sentenció el título del lado español. En 2025 tendrá otra

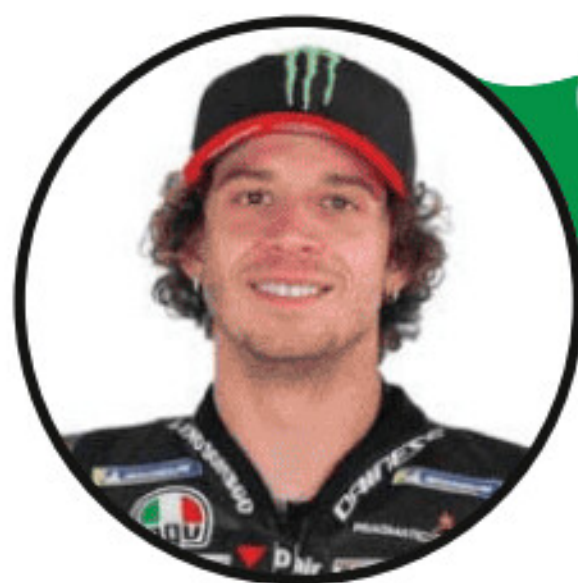
oportunidad para recuperar el dorsal 1. Por números, debería ser el principal favorito, porque el vigente campeón correrá con una mecánica inferior (Aprilia) y además se perderá el inicio de la temporada. Además, tiene experiencia con la moto y consistencia de resultados, logrando dos títulos y dos segundos puestos en los últimos cuatro años. Sin embargo, la presencia de un piloto como Marc Márquez con su misma moto y su mismo uniforme le hacen, al menos, compartir favoritismo con el piloto

más laureado de la actual parrilla. Casi nadie pone en duda que del 'Dream Team' saldrá el campeón de MotoGP 2025, pero cada uno apunta hacia el otro lado del box cuando se le pregunta. La pretemporada tampoco ha terminado de despejar muchas dudas, porque el italiano fue más rápido que el español en Malasia, pero en Tailandia cambiaron las tornas; así que nos espera uno de esos duelos que podría pasar a la historia del motociclismo, como el que ya protagonizó con Martín en 2024.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Ducati	20	6	11	15	498	2º
2023	MotoGP	Ducati	20	7	7	15	467	1º
2022	MotoGP	Ducati	20	5	7	10	265	1º
2021	MotoGP	Ducati	18	6	4	9	252	2º
2020	MotoGP	Ducati	11			1	47	16º
2019	MotoGP	Ducati	18				54	15º
2018	Moto2	Kalex	18	6	8	12	306	1º
2017	Moto2	Kalex	18			4	174	5º
2016	Moto3	Mahindra	18	1	2	6	145	4º
2015	Moto3	Mahindra	18			1	76	14º





72 Marco Bezzecchi

APRILIA RACING

Fecha nacimiento: 12/11/1998. Nacido en: Rimini [Italia].
Peso: 64 kg. Altura: 176 mm. @marcobez72

9 victorias, 33 podios, 8 poles



Nueva vida para el piloto italiano, que abandona el paraguas de la VR46 y de Ducati para embarcarse en un proyecto donde será piloto oficial, exactamente lo mismo que ansiaba el que será su compañero de equipo Jorge Martín. Quizás Bezzecchi todavía se esté arrepintiendo de no haber aceptado la oferta que en su día le hizo la fábrica boloñesa para promocionar al Pramac en 2024. Venía de hacer una temporada excelsa, sumando tres victorias y un tercer puesto en la clasifi-

cación final, pero optó por seguir en su zona de confort y mantenerse fiel a su equipo de toda la vida. Una decisión controvertida, toda vez que Jorge Martín se proclamaría campeón el año pasado con esa misma moto, mientras que Bezzecchi apenas pudo sumar un podio, lastrado por el gran salto evolutivo que hubo entre las Desmosedici GP23 y GP24. Dejó pasar el tren de la Ducati 'pata negra' y no volvió a estar en la terna de potenciales pilotos del equipo oficial de Borgo Panigale, así que optó por aceptar la

propuesta de Noale y acompañar al campeón en su andadura en Aprilia. En principio, podría haberse beneficiado de que los focos no apuntaran a él, sino a Martín, pero la lesión del madrileño le ha dejado solo en el box en la primera parte del curso y sobre él recaerá la presión de los resultados y de la evolución de la RS-GP. De momento, la primera toma de contacto en pretemporada ha sido muy satisfactoria, especialmente en Tailandia, donde acabó tercero tras los hermanos Márquez.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Ducati	20			1	153	12
2023	MotoGP	Ducati	20	3	3	7	329	3º
2022	MotoGP	Ducati	20	1		1	106	14º
2021	Moto2	Kalex	18	1	1	7	214	3º
2020	Moto2	Kalex	15	1	2	7	184	4º
2019	Moto2	KTM	19				17	23º
2018	Moto3	KTM	18	2	3	9	214	3º
2017	Moto3	Mahindra	18			1	20	23º
2016	Moto3	Mahindra	2				0	47º
2015	Moto3	Mahindra	2				0	-





73 Álex Márquez

GRESINI RACING MOTOGP

Fecha nacimiento: 23/04/1996. Nacido en: Cervera (Lleida).
Peso: 65 kg. Altura: 180 mm. @alexmarquez73

2 títulos, 12 victorias, 43 podios, 16 poles



El piloto del Gresini Racing ha dominado una pretemporada que arrancó en el mes de noviembre en Barcelona, donde ya logró el mejor tiempo. En el test de Malasia se impuso en la combinada de las tres jornadas a Bagnaia; y solo cedió ante su hermano Marc en Tailandia, donde terminó segundo. Si puntuase la pretemporada, Álex Márquez se habría proclamado campeón de invierno. Será su tercer año en la escudería familiar que dirige Nadia Padovani y es en el que tiene las

expectativas más altas. Los resultados de los test no han hecho más que corroborar lo que ya intuía el pequeño de los Márquez, que la Desmosidici GP23 estaba en franca desventaja frente a las GP24 oficiales. Fue subirse la primera vez a su nueva moto en el Circuit Barcelona-Catalunya y no dejar de sonreír hasta el inicio del Mundial en Tailandia. Una moto más potente, con mejor frenada y que gira mejor. En definitiva, un conjunto mucho más efectivo que además compartirá con los seis pilotos Ducati, al menos de

motor, aunque es verdad que los oficiales tendrán algunos de los componentes de las GP25 a su disposición. Se espera mucho de Álex en esta temporada, especialmente en el tramo inicial, por ese estado de gracia en el que se encuentra. Sin su hermano en el box, sustituido por el rookie Aldeguer, asumirá el rol de jefe de filas del equipo italiano, que se acostumbró a ganar con Marc y que no quiere perder la costumbre en 2025. Un objetivo, lograr su primera victoria en MotoGP, que también persigue el de Cervera.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Ducati	20			1	173	8º
2023	MotoGP	Ducati	18	1		2	177	9º
2022	MotoGP	Honda	20				50	17º
2021	MotoGP	Honda	18				70	16º
2020	MotoGP	Honda	14			2	74	14º
2019	Moto2	Kalex	19	6	5	10	262	1º
2018	Moto2	Kalex	18	3		6	173	4º
2017	Moto2	Kalex	17	3	3	6	201	4º
2016	Moto2	Kalex	17			1	69	13º
2015	Moto2	Kalex	18				73	14º





79 Ai Ogura

TRACKHOUSE MOTOGP TEAM

Fecha nacimiento: 26/01/2001. Nacido en: Tokio (Japón).
Peso: 60 kg. Altura: 169 mm. @aiogura79

1 título, 6 victorias, 27 podios, 6 poles



Ogura no olvidará el 2024, el año que se proclamó campeón del mundo de Moto2, poniendo fin a una sequía de 15 años sin títulos para Japón. Antes, había decidido dar un giro radical a su carrera deportiva, abandonar la estructura que le había acompañado desde los años de la Asia Talent Cup y fichar por el equipo español MT Helmets - MSI. Eso suponía cambiar también de marca de chasis. De la dominante Kalex, a la alternativa Boscoscuro. Todas y cada

una de sus apuestas fueron ganadoras; y con el título de la categoría intermedia le llegó también la oportunidad de subir a MotoGP. Lo normal es que lo hubiera hecho con el LCR Honda, el equipo que desde hace años le esperaba con los brazos abiertos, pero volvió a fiarse de su instinto y decidió aceptar la oferta de los americanos del Trackhouse con la Aprilia satélite, porque hasta ahora, cada vez que ha salido de su zona de confort ha acertado. En el pasado ya ha demostrado que es capaz de

adaptarse rápido a los cambios y ha sido de los pilotos que más ha llamado la atención en la pretemporada, terminando muy cerca del top 10 en Tailandia, con un ritmo muy prometedor y superando a su compañero de equipo, el 'veterano' Raúl Fernández. Mucho cuidado con el japonés que ya demostró el año pasado que va de menos a más y que una de sus mayores virtudes es la regularidad; solo así puedes ganar un título, con dos carreras de margen, habiendo sumado solo dos victorias en GG.PP.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	Moto2	Boscoscuro	19	1	3	8	274	1º
2023	Moto2	Kalex	18			3	137,5	9º
2022	Moto2	Kalex	20	3	3	7	242	2º
2021	Moto2	Kalex	17			1	120	8º
2020	Moto3	Honda	15	1		7	170	3º
2019	Moto3	Honda	18			1	109	10º
2018	Moto3	Honda	4				1	36º
2018	FIM CEV Moto3	Honda						5º
2017	FIM CEV Moto3	Honda						8º
2017	RB Rookies Cup	KTM						5º





88 Miguel Oliveira

PRIMA PRAMAC YAMAHA

Fecha nacimiento: 04/01/1995. Nacido en: Pragal (Portugal).
Peso: 64 kg. Altura: 170 mm. @88migueloliveira

17 victorias, 41 podios, 5 poles



El portugués inicia una nueva etapa con el Pramac y Yamaha después de dos años pilotando una Aprilia del Trackhouse. Un periodo marcado por algunos resultados ilusionantes y, sobre todo, por las numerosas lesiones y ausencias que le han impedido brillar de forma continuada. El año pasado, sin ir más lejos, se rompió la muñeca derecha en el FP1 del GP de Indonesia y no reapareció hasta la última cita del año en Barcelona, saltándose toda la gira transoceánica. Y

aún así, logró una meritoria 15ª posición en la clasificación final, con un fin de semana estelar en Alemania, con podio al sprint y un sexto puesto el domingo. En cualquier caso, unos resultados por debajo de sus expectativas y también de los que logró en su etapa en KTM donde, todavía es el piloto más laureado de su historia en MotoGP con 5 victorias. Oliveira afrontará el 2025 con ganas de resarcirse. Llega al box que se proclamó campeón por equipos el año pasado, el Pramac Racing, que afronta esta

temporada una nueva etapa con Yamaha, para ser una especie de equipo Factory B. No hay que olvidar que tanto el portugués, como su compañero Miller, están contratados directamente por la fábrica de Iwata, que son los que pagan sus fichas. De momento, no ha brillado en exceso en pretemporada y ha terminado en la zona baja de la clasificación, lejos del resto de Yamaha. Lo positivo es que no queda rastro de la lesión en la muñeca y afrontará el inicio de temporada al 100 %.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Aprilia	15				75	15º
2023	MotoGP	Aprilia	17				76	16º
2022	MotoGP	KTM	20		2	2	149	10º
2021	MotoGP	KTM	18		1	3	94	14º
2020	MotoGP	KTM	14	1	2	2	125	9º
2019	MotoGP	KTM	16				33	17º
2018	Moto2	KTM	18		3	12	297	2º
2017	Moto2	KTM	18	2	3	9	241	3º
2016	Moto2	Kalex	14				36	21º
2015	Moto3	KTM	17	1	6	9	254	2º





93 Marc Márquez

DUCATI LENOVO TEAM

Fecha nacimiento: 17/02/1993. Nacido en: Cervera [Lleida].

Peso: 64 kg. Altura: 169 mm. @marcmarquez93

8 títulos, 88 victorias, 150 podios, 94 poles



Por primera vez desde hace un lustro, Márquez parte en el escalafón más alto entre los candidatos al título. Desde aquella fatídica caída en Jerez 2020, pasó una funesta travesía de lesiones y operaciones que a punto estuvo de retirarle, y cuando se recuperó físicamente, Honda había perdido el rumbo y ya era imposible recuperarlo. El año pasado recaló en la modesta estructura de Gresini para demostrarse así mismo que todavía podía pelear por el campeonato; y la apuesta no

le pudo salir mejor. Tras golpear el palo en varias ocasiones, en Aragón puso fin a una racha de más de mil días sin ganar, repitió en Misano y Phillip Island y acabó tercero en la general, siendo el único piloto con la GP23 que plantó batalla a las todopoderosas GP24. El plan se acabó cumpliendo a la perfección cuando consiguió el preciado asiento en el Ducati Lenovo, con el que arranca el curso bajo el lema 'todo al rojo'. La estructura de fábrica italiana ha juntado su particular 'Dream Team' y todo lo que no

sea un duelo entre ambos por el campeonato será una sorpresa. Sus propios rivales ven a Márquez ligeramente por delante en la carrera por el título, aunque será la pista la que dicte sentencia. Tras un test de Malasia correcto, el de Cervera metió miedo en Tailandia, con una vuelta rápida de récord y un ritmo de carrera inalcanzable. El mejor piloto, en la mejor moto y con el mejor equipo... todos los caminos conducen al noveno título mundial, que sería el séptimo en la clase reina de MotoGP.

TRAYECTORIA

AÑO	CATEGORÍA	MOTO	GG.PP.	POLES	VICTORIAS	PODIOS	PUNTOS	POS.
2024	MotoGP	Ducati	20	2	3	10	392	3º
2023	MotoGP	Honda	17	1		1	96	14º
2022	MotoGP	Honda	12	1		1	113	12º
2021	MotoGP	Honda	14		3	4	142	7º
2020	MotoGP	Honda	1				0	-
2019	MotoGP	Honda	19	10	12	18	420	1º
2018	MotoGP	Honda	18	7	9	14	321	1º
2017	MotoGP	Honda	18	8	6	12	298	1º
2016	MotoGP	Honda	18	7	5	12	298	1º
2015	MotoGP	Honda	18	8	5	9	242	3º

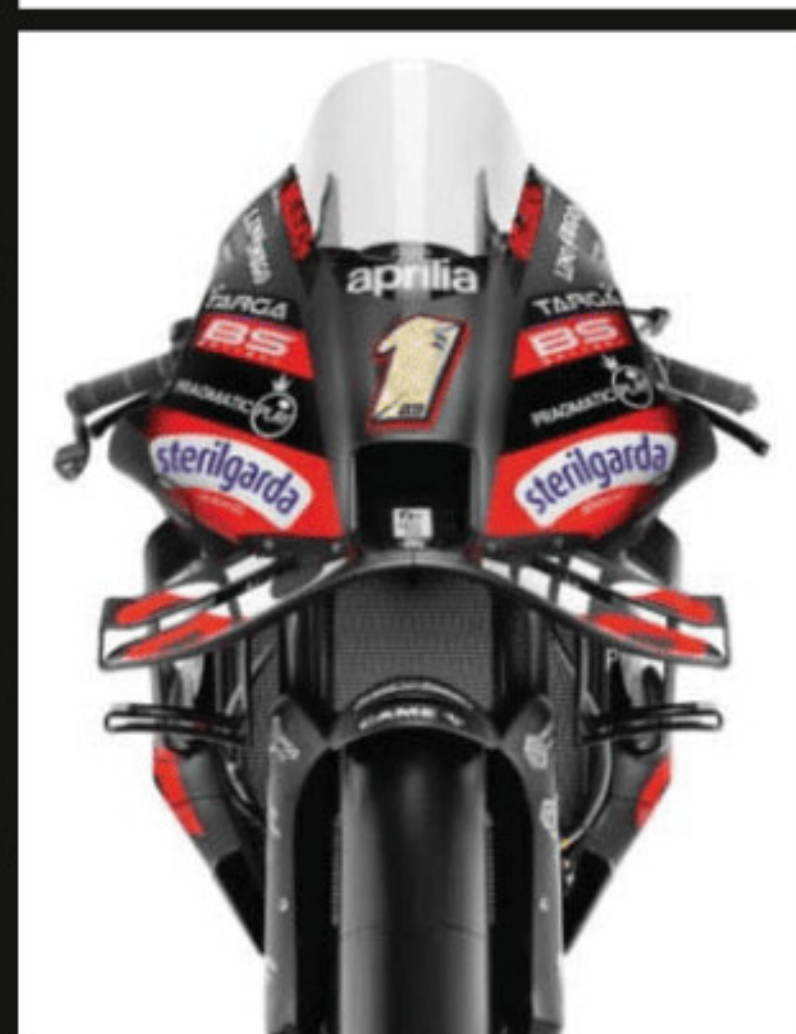


Aprilia RS-GP

APUESTA AL NÚMERO UNO

La temporada 2025 de MotoGP va a marcar un hito histórico para Aprilia, no sólo por los cambios introducidos en su RS-GP25, sino por la llegada de Jorge Martín que trae el número 1 al carenado de la moto, lograr mantenerlo es un reto al que la marca nunca se ha enfrentado en MotoGP. La nueva moto supone una evolución radical con modificaciones en prácticamente todos sus componentes, algo auspiciado por la llegada de Fabiano Sterlacchini, procedente de KTM, y anteriormente en Ducati. La carrocería dispone de un nuevo alerón delantero rediseñado para mejorar la carga aerodinámica en curvas cerradas y una parte trasera, completamente nueva para reducir la resistencia sin comprometer la estabilidad a alta velocidad, con una gestión aerodinámica que mejora el comportamiento con altas cargas

laterales. También se ha introducido un nuevo sistema de refrigeración y se ha optimizado la entrega de potencia mediante un sistema de inyección estratificada que reduce el consumo. Cambios internos como un cigüeñal de titanio forjado, mejoran la respuesta en aceleraciones bruscas y reducen las irregularidades en la respuesta. El bastidor de aluminio de 2024 ha sido reemplazado por uno de una aleación de magnesio y zinc desarrollada en colaboración con la Universidad de Bolonia, que es más ligero. El basculante es más largo para mejorar la estabilidad en frenadas fuertes. La llegada de Sterlacchini también va a cambiar la filosofía de desarrollo para emplear los entrenamientos como bancos de pruebas, en vez de basar la evolución en datos previos de telemetría. En 2025 las cuatro motos será idénticas, lo que permitirá acelerar el desarrollo.



La nueva Aprilia RS-GP recibe mejoras aerodinámicas entre las que destacan los alerones traseros de nuevo diseño que reduce la resistencia a alta velocidad.



Ducati Desmosedici

GUARDANDO LA ROPA

La Ducati se ha convertido en la moto más eficaz de MotoGP de largo, como han demostrado sus resultados los últimos años, y aunque para la temporada 2025 el equipo técnico había realizado un intenso desarrollo, lo cierto es que las pruebas de pretemporada del equipo oficial formado por Francesco Bagnaia y Marc Márquez, se ha decidido guardar en el cajón la mayoría de las innovaciones. Para empezar el motor V4 con distribución desmodrómica va a ser similar al empleado en 2024, debido a que la nueva evolución presentaba problemas a los pilotos en la gestión del freno motor, especialmente en las transiciones entre aceleración y deceleración. El nuevo bastidor de doble viga de aluminio también ha tenido que adaptarse a las especificaciones del anterior motor,

pero en lo que se ha avanzado ha sido en la gestión electrónica con la ECU Marelli común en la categoría, que ha sido reprogramada para ajustar la respuesta del motor en tiempo real mediante mapas configurables desde el manillar. El paquete aerodinámico de inicio de temporada también es el que acabó la pasada, ya que el probado en la pretemporada, aunque mejoraba el agarre en curvas lentas, podría comprometer la estabilidad en circuitos rápidos. En cualquier caso, Gigi Dall'Igna ha declarado que el 70 % de las novedades para 2025 se mantienen listas para implementarse una vez se valide su eficacia en condiciones reales, como el paquete aerodinámico evolucionado que se probará nuevamente en las primeras carreras en condiciones reales de competición.



La Desmosedici cuenta con un paquete aerodinámico evolucionado, pero se ha optado por el conservadurismo en el motor, con una ligera evolución sobre el modelo 2024.



KTM RC16

DESARROLLO INTERRUMPIDO

La temporada 2025 de MotoGP llega con expectativas encontradas para KTM, cuya RC16 muestra una evolución técnica marcada por ajustes aerodinámicos y en la suspensión, pero lastrada por una crisis financiera que ha paralizado gran parte de su desarrollo, y que afortunadamente parece que ha sido finalmente resuelta. Aki Ajo ha pasado a ser el director del equipo MotoGP, reemplazando a Francesco Guidotti, y en el desarrollo de la moto se ha priorizado mejorar la estabilidad y la tracción, con un enfoque más conservador que contrasta con las constantes actualizaciones de temporadas pasadas. Los cambios más visibles esta temporada son los laterales rediseñados, con un perfil más angulado para mejorar el flujo de

aire hacia el chasis, buscando mayor estabilidad en frenadas fuertes y un alerón trasero ajustable, inspirado en soluciones vistas en Ducati, que permite variar el ángulo de ataque según el circuito, en busca de una mayor estabilidad en curvas rápidas, aunque el paquete aerodinámico es aproximadamente un 70 % idéntico al de 2024. El motor V4 conserva sus características con la evolución necesaria para suavizar la entrega de potencia a medio régimen. El chasis de fibra de carbono, que forma una doble viga muy fina se mantiene con diferentes opciones de rigidez. Los puntos en los que la KTM debe mejorar son la velocidad punta en rectas largas, quizás debida a un carenado menos eficiente y la sensibilidad a condiciones cambiantes y tipo de circuito.



Las mejoras en la RC16 se centran en el paquete aerodinámico y la parte ciclo, sin poder potenciar específicamente el motor debido a sus problemas económicos.



Yamaha YZR-M1

BUSCANDO ALTERNATIVAS

La YZR-M1, pilotada además de por Fabio Quartararo y Álex Rins, por los pilotos del equipo Pramac, Miguel Oliveira y Jack Miller, ha cambiado tanto en el plano técnico como en el organizativo, con la sustitución de Lin Jarvis tras 25 años, por Paolo Pavesio como Director Gerente de Yamaha Motor Racing, el equipo ha contratado a 15 nuevos ingenieros, incluidos especialistas en dinámica de fluidos provenientes de la Fórmula 1. Aunque la M1 va a continuar con su motor de cuatro cilindros en línea, el único en la parrilla tras el abandono de Suzuki, ha iniciado el desarrollo en paralelo de un motor V4, con la colaboración de Luca Marmorini, exingeniero de

Ferrari en Fórmula 1, aunque se mantiene el cuatro en línea mientras se desarrolla el V4. La potencia de su motor ha sido en la temporada 2024 uno de los lastres de la Yamaha. Para 2025 se han rediseñado los elementos del tren alternativo y la gestión electrónica, buscando no sólo más potencia en medios, el principal déficit respecto a las Ducati, sino para contar con una entrega más lineal. También se ha introducido un sistema que ajusta automáticamente la refrigeración del lubricante para evitar sobrecalentamientos en condiciones extremas, que se darán en las no pocas carreras asiáticas que tiene el calendario.

Con una importante inversión en un nuevo equipo de ingenieros, Yamaha ha potenciado las prestaciones del motor, hasta ahora menos capaz, y que obtenga una respuesta más lineal.



Honda RC213V

LA HORA DE LA VERDAD

La temporada 2025 de MotoGP se tiene que convertir en un punto de inflexión para la Honda RC213V, que ha sufrido una profunda renovación. Incluso su imagen ha cambiado con la llegada de Castro sustituyendo a Repsol como patrocinador. La incorporación de Romano Albesiano procedente de Aprilia, debe ser otra clave, y una importante novedad, ya que Honda siempre había contado con un equipo técnico totalmente japonés. Además, Aleix Espargaró y Takaaki Nakagami han sido fichados como pilotos de pruebas. El motor ha aumentado de potencia, mejorando los puntos críticos, y suavizando la entrega potencia. La pasada temporada llegó a tener un déficit de hasta 15 km/h menos de velocidad punta en recta respecto a

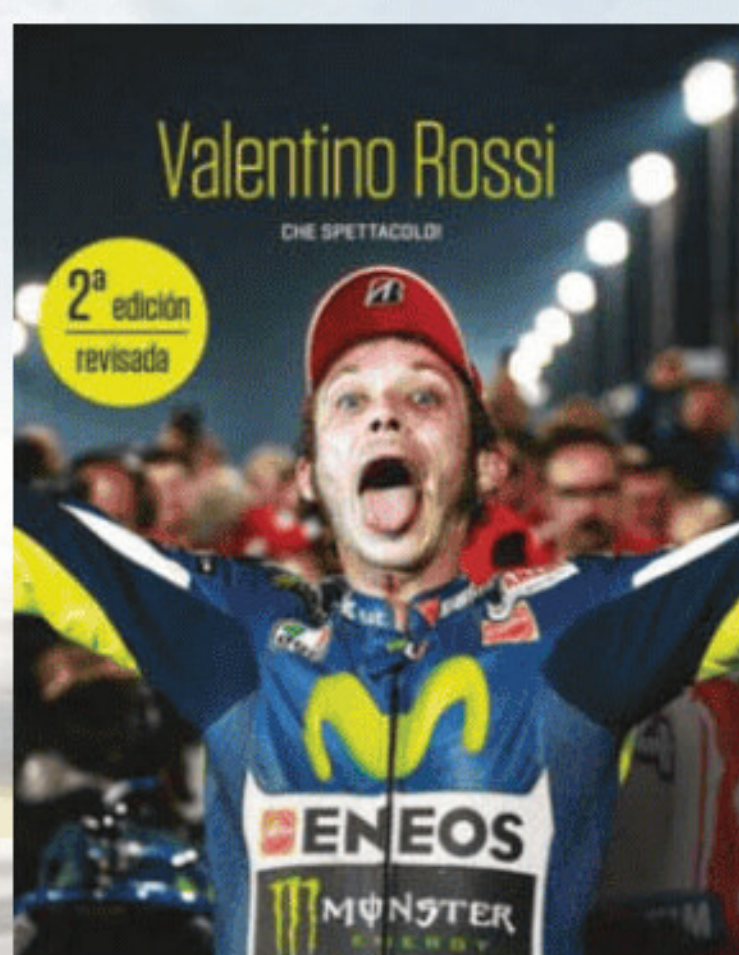
las Ducati. También se ha trabajado sobre la sensibilidad térmica, que provocaba pérdidas de rendimiento con altas temperaturas. El chasis también ha sido rediseñado para lograr un mejor equilibrio entre flexibilidad y rigidez, con el objetivo de mejorar la tracción y el comportamiento en la frenada, uno de los puntos críticos la temporada pasada. Se cuenta con un chasis modular que permite ajustar la rigidez torsional mediante piezas intercambiables, buscando el equilibrio entre agilidad en curvas cerradas y estabilidad en rápidas. Lógicamente se ha trabajado en la aerodinámica con un nuevo diseño del carenado, los alerones laterales y los traseros con perfil variable, capaces de alternar entre configuración de alta carga para aceleración y bajo arrastre en rectas.



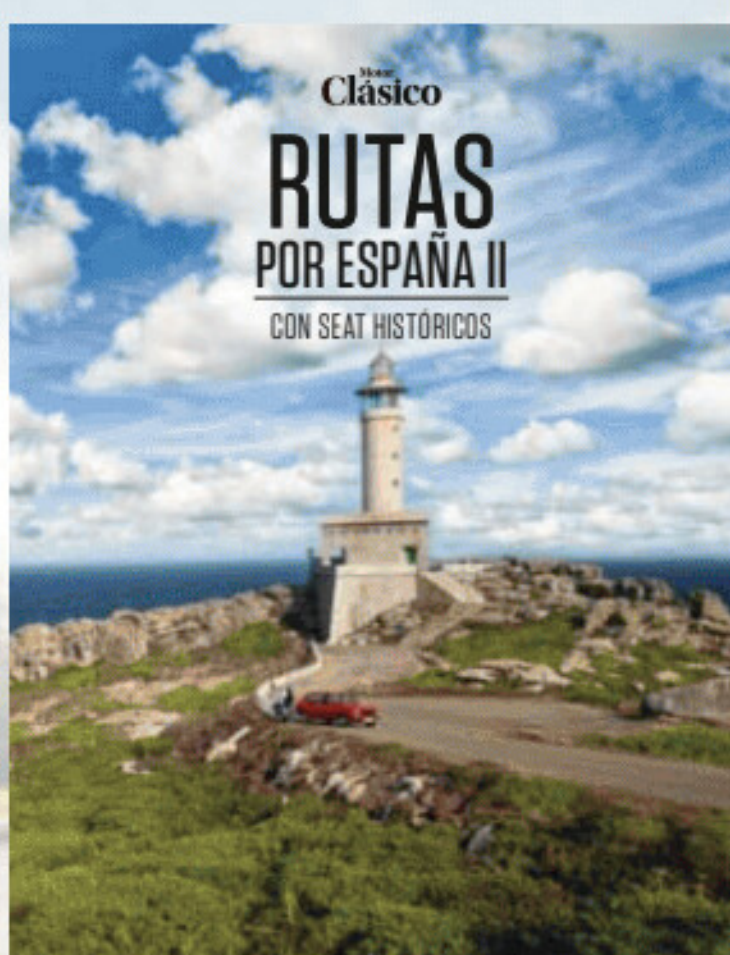
La nueva RCV gana potencia y mejora su velocidad punta, y cuenta con un nuevo bastidor modular que permite equilibrar flexibilidad y rigidez, mejorando la frenada, una de sus debilidades.



COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS **MEJORES LIBROS** DEL MUNDO DEL MOTOR



19,95 EUROS



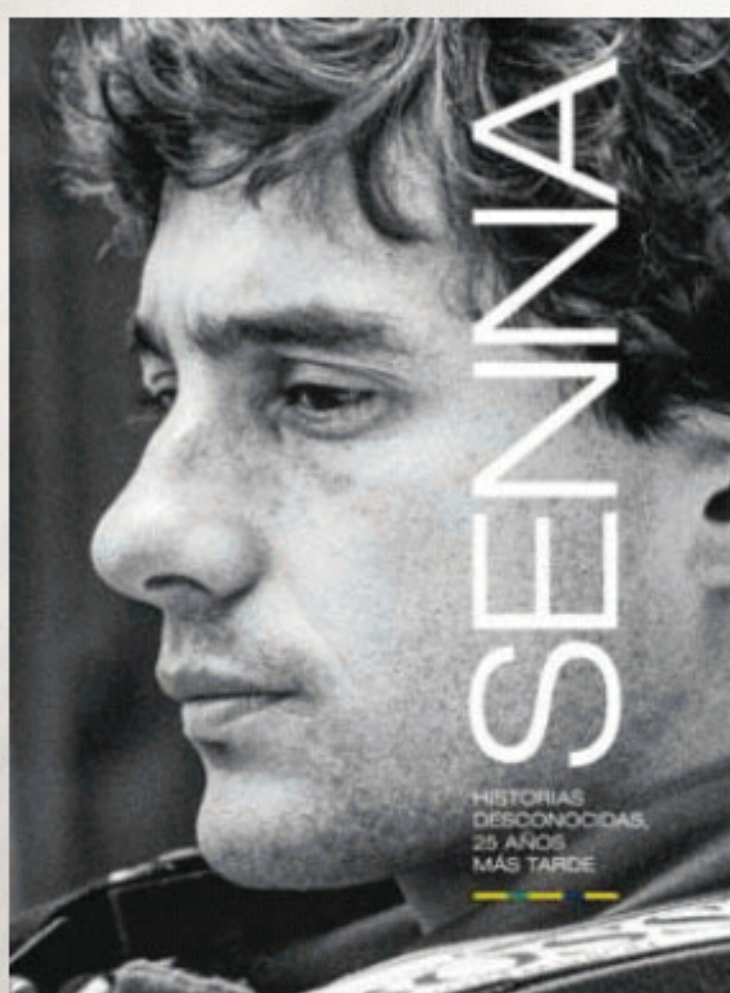
18 EUROS



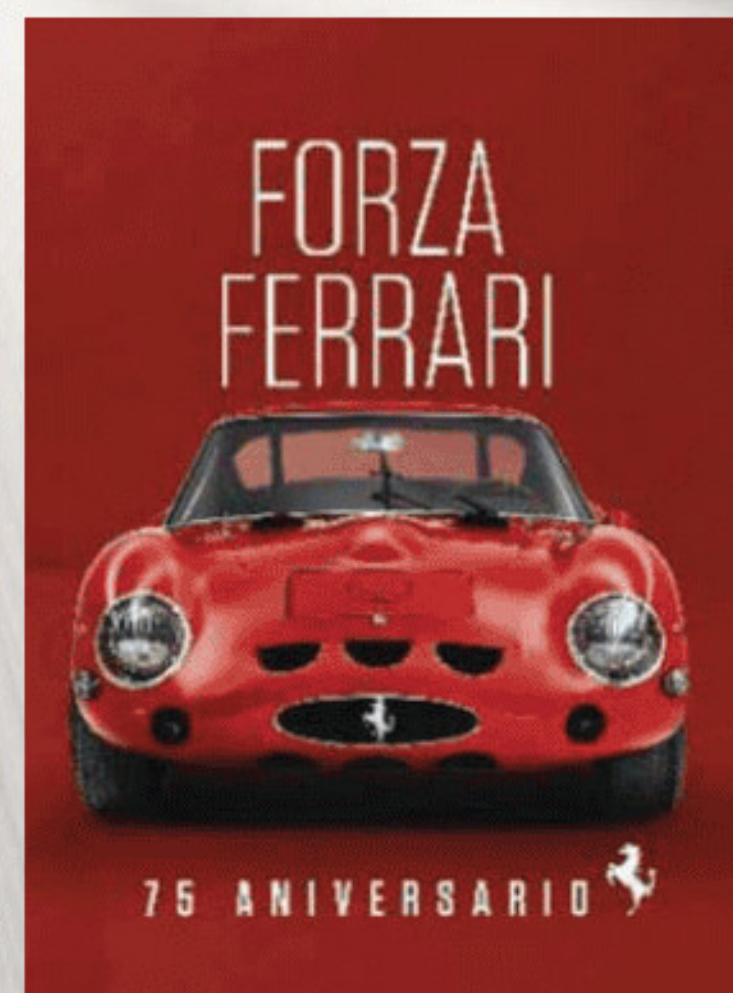
18 EUROS



14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83

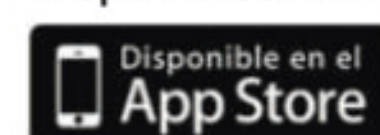
Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

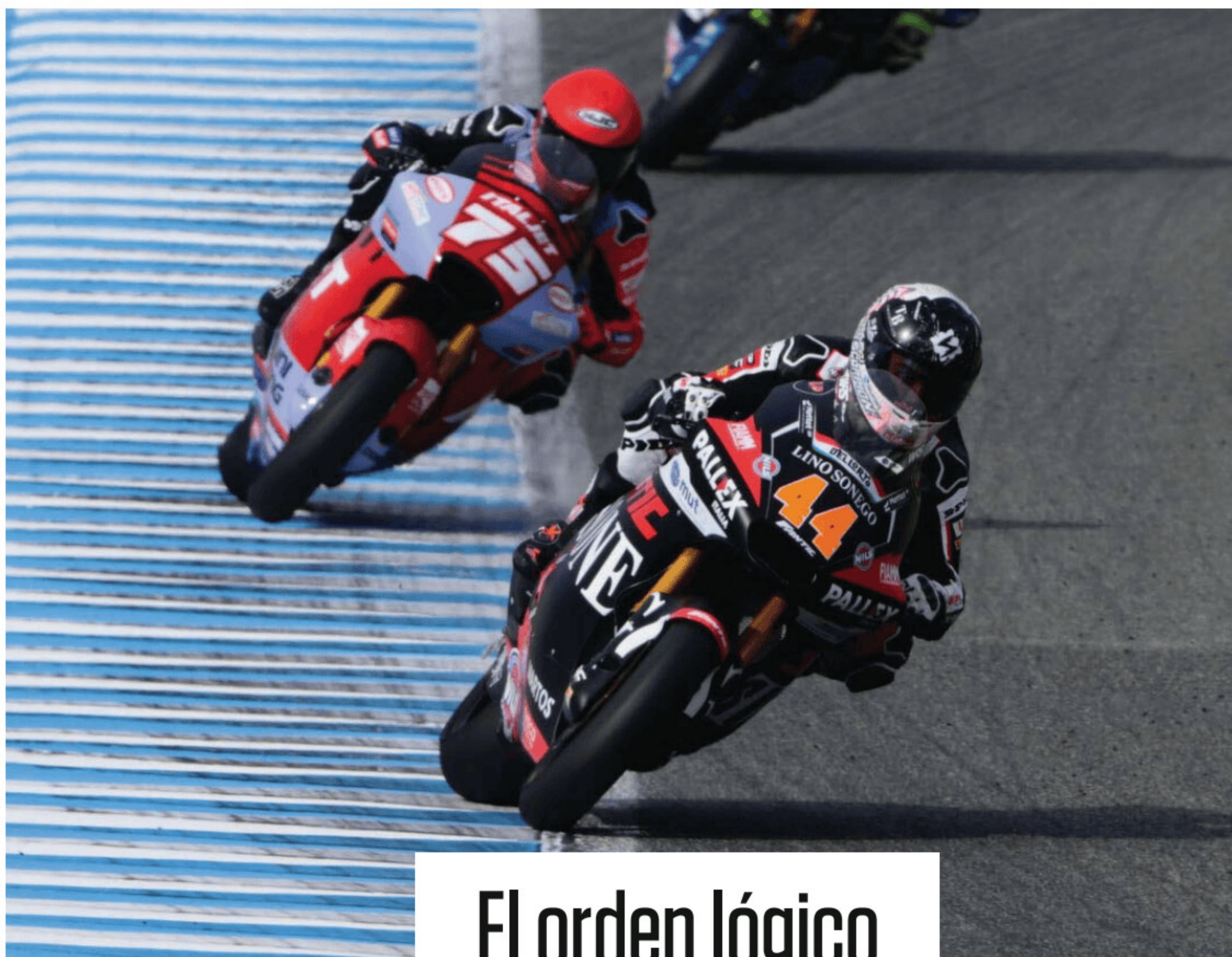
- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.



Disponibles también en





El orden lógico

Ver a Arón Canet en lo alto de la tabla en los últimos entrenamientos de la pretemporada de Moto2 es algo lógico, porque sitúa al de Corbera en lo alto del escalafón, el lugar que le corresponde tras la marca del campeón Ai Ogura a MotoGP. Pero también cumplen con lo esperado pilotos como González, Öncü y Moreira.

TEXTO: Juan Pedro de la Torre.

FOTOS: G&G.

El año pasado Arón Canet se desquitó enseguida de ese enorme peso que tenía sobre sus espaldas, por no haber podido ganar una carrera de Moto2 desde su llegada a la categoría en 2020, pero aquel momento de liberación vivido en Portimao, la segunda carrera del año, no se vio acompañado de una continuidad, y durante la primera mitad de temporada asistimos a sus idas y venidas, una preocupante falta de regularidad que le impidió seguir el tren del título. Sólo cuando consiguió centrarse a mitad de curso nos encontramos con un piloto sólido y consistente, firmando un final de temporada notable que le llevó al subcampeonato, al que ha dado continuidad con una pretemporada muy sólida.

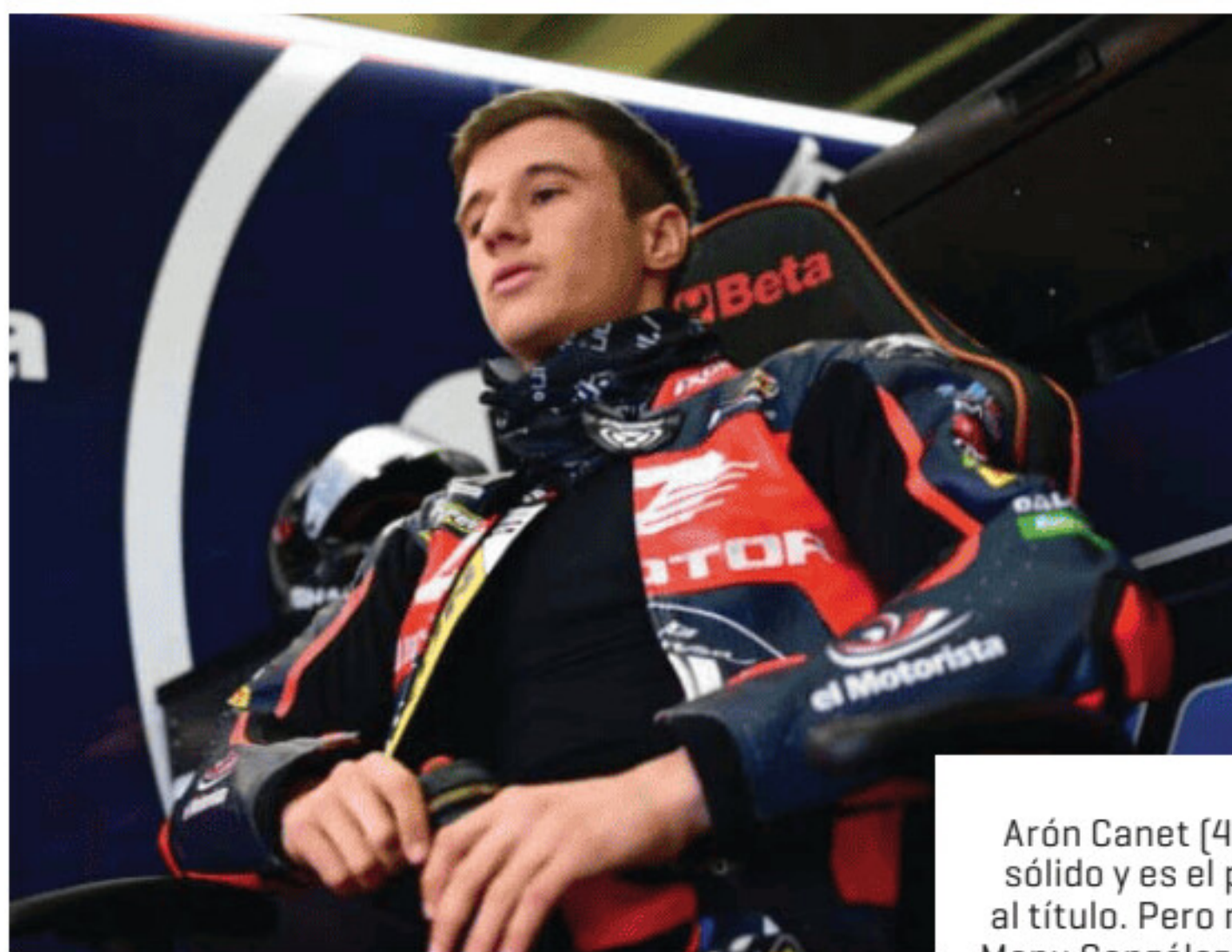
Canet fue el más rápido en las pruebas de Portimao, y volvió a ser el mejor en las de Jerez, donde además firmó la vuelta más rápida de la historia de una Moto2, 1'39"522, impulsado por el neumático SCX de Pirelli, un compuesto ya disponible en 2024 pero muy poco usado en Moto2. Notable, sin duda, pero siempre debemos evitar usar estos tiempos como referencia

en materia de tiempos puesto que al no haber controles de límite de pista es fácil ganar unas milésimas aquí y allá, aunque sí nos permiten confirmar el rendimiento de unos y otros.

Pero lo que nadie puede negar es la consistencia de Canet y de otros pilotos que se han mostrado muy constantes durante las breves pero intensas pruebas invernales. Manu González, en su enésimo cambio de equipo, ahora en las filas del Dinavolt, estuvo en el podio invernal tanto en Portimao como en Jerez, y Diogo Moreira y Deniz Öncü también lograron buenos registros, confirmando que con más experiencia y rodaje sobre las Moto2 son pilotos que van a ganar protagonismo en la nueva temporada.

En estas pruebas de pretemporada han sorprendido dos hombres: Barry Baltus, nuevo compañero de equipo de Canet, lo que afianza a Fantic Racing como una de las escuderías potentes de la categoría, y Zonta van den Goorbergh, que mantiene la progresión demostrada en el final del curso 2024.

Otra constante a lo largo de los entrenamientos ha sido la solidez mostrada por los pilotos de Kalex, que después de verse



Arón Canet [44] se ha mostrado sólido y es el principal aspirante al título. Pero no hay que olvidar a Manu González [18], Diogo Moreira [10] y Deniz Öncü [53], ni tampoco perder de vista al debutante Adrián Huertas [99], todo un doble campeón del mundo.



superada en 2024 por Boscoscuro parece haber recuperado la hegemonía que ha disfrutado en Moto2 desde 2013. Jake Dixon fue su mejor hombre en el conjunto de las pruebas, con una destacada segunda posición en la tabla de tiempos de Portimao, pero en Jerez, la última piedra de toque, fue octavo, a seis décimas de los registros de Canet, y eso es mucho tiempo en Moto2. Todavía es pronto para saber si habrá un cambio de tendencia entre los fabricantes de chasis tras la ruptura experimentada en 2024, pero no cabe duda que el salto cuantitativo que ha dado el fabricante italiano, que ha pasado a tener nada menos que ocho motos en la parrilla de la categoría, duplicando su presencia respecto a la pasada campaña, puede que esté pesando en los resultados, al menos ahora, a corto plazo.

En el lado negativo cabe destacar las caídas sufridas por Sergio García y Alonso López en Jerez, saldadas con sendas lesiones, no significativamente graves pero sí suficientemente molestas porque les impidieron rodar en las sesiones del circuito andaluz, las últimas antes de embarcar todo con destino a Tailandia, donde tendrán

que enfrentarse a una pista con dudas en lo físico y en cuestiones técnicas también, sobre todo teniendo en cuenta el retroceso sufrido por Boscoscuro. Y precisamente que dos de los mejores hombres de la marca italiana, que el año pasado ganaron carreras, hayan terminado con problemas, tampoco resulta excesivamente halagüeño.

Porque, además, sus nuevos pilotos no estuvieron del todo entonados. Más allá de los altibajos de Dixon, ni Celestino Vietti ni Tony Arbolino han destacado durante el invierno a lomos de las Boscoscuro con sus nuevos equipos. Ha sido una constante en este periodo entre temporadas el cambio de formación para muchos pilotos. Sólo catorce de los 28 pilotos que conforman la parrilla se han mantenido en el equipo

KALEX PARECE QUE RECOBRA LA HEGEMONÍA EN MOTO2, Y EL DESPLIEGUE DE BOSCOSCURO, QUE DUPLICA SU PRESENCIA EN LA PARRILLA, NO SE REFLEJA EN LOS TIEMPOS

en el que militaron en 2024, en una insólita fase de migración nunca antes vista en la categoría.

Puestos a hacer un repaso de lo que ha sido la pretemporada, con la esperanza de que nos dé pistas de lo que podremos encontrar en el Mundial 2025, tenemos que hablar de los debutantes, y en especial de uno de ellos: Adrián Huertas. El madrileño podría haberse mantenido en el Mundial de Superbike intentando completar su periplo exitoso tras haber conquistado los títulos de SSP300 y Supersport, pero aceptó el desafío de los Grandes Premios y entró en la complicada categoría de Moto2. Y ha sido, con claridad, el mejor de los debutantes. Los demás, Holgado, Veijer, Ortola y Alonso, se mantienen a un nivel similar, discretos, con Kunii más lejos de ellos. Todos están adquiriendo experiencia en kilometraje y sobre todo en sensaciones, porque pasar de una ligera Moto3 a una Moto2 no es una tarea sencilla. Con demasiada frecuencia hemos asistido a cómo varios campeones y pilotos destacados en la categoría inferior se han estrellado contra el muro de Moto2. **M**



3 Sergio García

QJMOTOR-FINSA-MSI

Fecha nacimiento: 22/03/03.
Nacido en: Burriana [Castellón].
Peso: 60 kg. Altura: 167 cm. @garciaadols11
9 victorias, 25 podios, 3 poles



En su tercera campaña en la categoría de Moto2, la segunda consecutiva integrado en el equipo de Teo Martín, Sergio García está obligado a consolidar su trayectoria y a convertirse en uno de los aspirantes al título de la categoría. Ya el año pasado lideró el Mundial con un prometedor primer tercio del campeonato, con victorias y regularidad, pero después se fue apagando hasta quedarse en un mero comparsa de la competición. Experimentó un leve despertar en el cierre de la pasada temporada y ahora está obligado a regresar al mejor nivel que exhibió a durante la temporada 2024, es lo mínimo que se espera de él.



4 Iván Ortola

QJ MOTOR-FRINSA-MSI

Fecha nacimiento: 04/08/04. Nacido en: Valencia [España]. Peso: 60 kg. Altura: 180 cm. @IvanOrtola48 www.ivanortola48.com
4 victorias, 10 podios, 6 poles



Como debutante en la categoría, Iván Ortola se merece el beneficio de la duda. Ya demostró en las anteriores temporadas que era un piloto rápido y efectivo en Moto3, donde consiguió cuatro victorias y seis poles en dos temporadas, pero le faltó constancia y regularidad. También hay que reconocer que su envergadura tampoco era una gran ayuda a lomos de la pequeña Moto3, por lo que es de esperar que en lo físico se encuentre más a gusto sobre la Boscoscuro. La continuidad dentro del equipo QJ Motor-Frin-sa-MSI tiene que ser un apoyo importante para él en este año lleno de novedades.



7 Barry Baltus

FANTIC RACING

Fecha nacimiento: 03/05/04.
Nacido en: Namur [Bélgica].
Peso: 69 kg. Altura: 178 cm. @BarryBaltus
1 podio



El piloto belga ha cambiado de aires completamente en 2025, abandonando un entorno próximo y conocido, como era el equipo holandés RW, en el que ha militado desde su llegada a Moto2, para pasar a integrarse en el equipo Fantic Racing, con un ambiente latino completamente distinto. No obstante, Baltus se sentirá a gusto en el equipo pues no en vano se formó en las categorías inferiores del ESBK y creció en las competiciones españolas. Tras lograr su primer podio mundialista en 2024, Baltus tiene que consolidarse y lograr regularidad para auparse a posiciones delanteras.



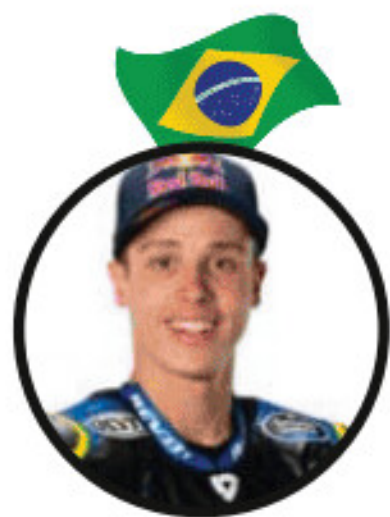
9 Jorge Navarro

KLINT FORWARD FACTORY TEAM

Fecha nacimiento: 03/02/96.
Nacido en: La Pobla de Vallbona [Valencia].
Peso: 64 kg. Altura: 173 cm.
2 victorias, 20 podios, 6 poles



Jorge Navarro es un auténtico Guadiana del motociclismo, por sus idas y venidas, sus apariciones brillantes y sus salidas haciendo mutis por el foro. Con una amplia experiencia en el Mundial, el año pasado estaba enrolado en el equipo Forward del Europeo de Moto2 para desarrollar la moto, disputando seis GG.PP como piloto invitado, con excelente rendimiento sobre la moto. Cuando se lesionó Roberts, el American Racing lo repescó para las tres últimas carreras, y salió a relucir su calidad: una pole, un segundo puesto y la sensación de que merece estar presente toda la temporada, como así sucede este año.



10 Diogo Moreira

ITALTRANS RACING TEAM

Fecha nacimiento: 23/04/04.
Nacido en: Sao Paulo (Brasil).
Peso: 60 kg. Altura: 168 cm. @Diogomoreira92
1 victoria, 4 podios, 2 poles



El piloto brasileño está llamado a ser uno de los hombres fuertes de la categoría intermedia. Ya en 2024, en el año de su debut, Diogo Moreira dio muestras de una enorme capacidad, y no se le atragantó excesivamente el salto de Moto3 a Moto2, que nunca es fácil, aunque en ocasiones pasó momentos de apuros y cierta desconfianza, habituales en los pilotos que cambian de categoría con tanta rapidez como hizo el brasileño. Un punto a su favor es la continuidad con el equipo Italtrans y con Kalex, lo que siempre jugará a su favor a la hora de consolidarse. Cerró 2024 en el podio y este ha de ser su objetivo para la temporada 2025.



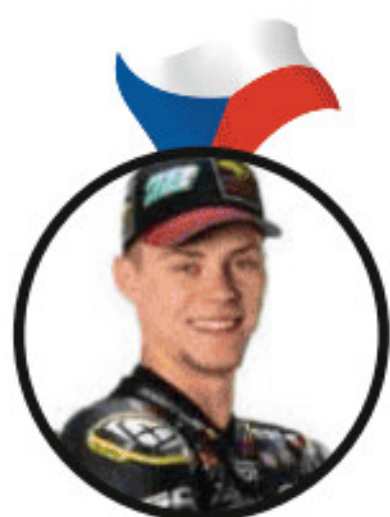
11 Alex Escrig

KLINT FORWARD FACTORY TEAM

Fecha nacimiento: 21/02/04.
Nacido en: Valencia (España).
Peso: 69 kg. Altura: 184 cm.
1 Campeonato de Europa Superstock 600



El valenciano Alex Escrig repite en las filas del equipo Forward, que se mantiene en la categoría de Moto2 con una moto de factura propia que a lo largo de 2024 no destacó especialmente. Este puede que sea el mayor inconveniente con el que tiene que luchar Escrig, ya que el material no está al nivel de Boscoscuro ni de Kalex. Con estos condicionantes el reto es mayúsculo. Su objetivo, que no consiguió en 2024, es llegar a la zona de los puntos, y todo lo que consiga a partir de ese momento será un éxito para él. En el cierre de la pasada temporada ya abandonó el fondo del pelotón, y ahora debe superar ese punto.



12 Filip Salac

ELF MARC VDS RACING TEAM

Fecha nacimiento: 12/12/01.
Nacido en: Mlada Boleslav (Rep. Checa).
Peso: 66 kg. Altura: 172 cm. @FilipSalac12
4 podios, 1 pole



Filip Salac ya es un piloto con suficiente experiencia en Moto2, ha subido al podio en alguna ocasión y ha mostrado su capacidad y buen ritmo en sobradas ocasiones. El año pasado arrastró el pesado lastre de las lesiones en la primera mitad de temporada, estando ausente en varias carreras incluso, y eso fue determinante en su clasificación final que no reflejó realmente el nivel del piloto checo. Su continuidad en el equipo Marc VDS ha de ser uno de sus puntos fuertes, aunque se enfrenta al desafío de acoplarse a la Boscoscuro tras varias temporadas con Kalex. La clave es que la moto italiana funciona, es la campeona de 2024.



13 Celestino Vietti

TEAM HDR HEIDRUN

Fecha nacimiento: 13/10/01.
Nacido en: Cirie (Italia).
Peso: 65 kg. Altura: 172 cm.
9 victorias, 19 podios, 8 poles



Era una de las grandes promesas del motociclismo italiano en las categorías inferiores, pero Celestino Vietti ha mostrado en estos últimos años una preocupante falta de consistencia y eso ha hecho que se estanque. Capaz de lo mejor y de lo peor, Vietti ha ido cambiando de escudería sin conseguir consolidarse, pero al mismo tiempo dando pinceladas de su talento en forma de poles, victorias y podios, pero con una preocupante irregularidad que ha lastrado sus resultados. Ahora tiene el reto de tomar la Boscoscuro en la estructura de fábrica y no se puede esperar de él otra cosa que no sea pelear por el título.



14 Tony Arbolino

BLU CRU PRAMAC YAMAHA MOTO2™

Fecha nacimiento: 03/08/00. Nacido en: Garbagnate Milanese (Italia). Peso: 59 kg. Altura: 171 cm
@TonyArbolino www.tonyarbolino.com

9 victorias, 28 podios, 7 poles



En 2024 Tony Arbolino dio un preocupante paso atrás después de haber sido uno de los talentos emergentes de la categoría. Necesita realizar un cambio para progresar, y de cara a 2025 se ha materializado con novedades por partida doble. De un lado, el cambio de equipo, que le ha llevado a la nueva formación Pramac, con un ojo puesto en su posible proyección a MotoGP, pero además correrá con una Boscoscuro, lo cual siempre se convierte en un aliciente habida cuenta de que se trata de la moto campeona en 2024. Con estas premisas, Arbolino tiene que colocarse desde el inicio en el grupo de los líderes de la categoría.



15 Darryn Binder

ITALJET GRESINI MOTO2™

Fecha nacimiento: 21/01/98. Nacido en: Potchefstroom (Sudáfrica). Peso: 66 kg. Altura: 175 cm.

1 victoria, 6 podios, 3 poles



Cambio de aires para el piloto sudafricano que esta temporada se integra en el equipo Gresini, pero sigue manteniéndose a los mandos de una Kalex. Darryn Binder sigue buscando su sitio en Moto2 tras el desconcertante y precipitado salto a MotoGP que protagonizó en 2022. Tras dos años en Moto2, ha cambiado de equipo para recuperar el ritmo. No se mostró excesivamente rápido en 2024, con discretas posiciones en parrilla y mejores resultados en carrera, pero sólo en cinco ocasiones se asomó al "top ten" de un GP. Binder tiene experiencia y calidad para mucho más que eso.



16 Joe Roberts

ONLYFANS AMERICAN RACING TEAM

Fecha nacimiento: 16/06/97. Nacido en: Malibu (EE.UU.). Peso: 68 kg. Altura: 180 cm. @Joerobertsracer

2 victoria, 8 podios, 5 poles



Sigue contando con la confianza del American Racing, y Joe Roberts se ha convertido en un emblema de la desaparecida velocidad estadounidense que, hace ya mucho tiempo, reinó en los Grandes Premios. El año pasado apuntó muy alto en el primer tercio de la temporada, pero justo después de su exhibición en Mugello (pole, victoria), cuando pugnaba con Sergio García por el liderato de la categoría, llegó la lesión de Assen, que definió su temporada. Le faltó confianza en el regreso y volvió a lesionarse al final. Si Roberts recupera el nivel que tuvo al inicio de 2024, será un candidato a la victoria.



18 Manu González

LIQUI MOLY DYNAVOLT INTACT GP

Fecha nacimiento: 04/08/02. Nacido en: Madrid (España). Peso: 67 kg. Altura: 171 cm. @18ManuGonzalez

1 Campeonato del Mundo SSP300, 1 victoria, 6 podios, 1 pole



Tercera tempora en Moto2 para el madrileño Manu González, y tercer equipo diferente en el que milita, en este caso el Liqui Moly Dynavolt Intact, pero al menos seguirá siendo piloto de Kalex, lo que aporta estabilidad a sus idas y venidas. En su corta trayectoria en el Mundial, González ha demostrado un progresión excelente, y ya el año pasado logró ganar un GP, inolvidable por la absurda polémica generada en torno a su celebración. Manu está llamado a ser uno de los protagonistas en 2025. Si ya el año pasado fue tercer en el Mundial, este año se espera de él que sea uno de los candidatos a la victoria.



21 Alonso López

TEAM HDR HEIDRUN

Fecha nacimiento: 21/12/01.
Nacido en: Madrid (España).
Peso: 70 kg. Altura: 181 cm.

3 victorias, 16 podios, 3 pole



Alonso López comenzó 2024 ganando, pero después mostró una preocupante falta de regularidad. Siempre rapidísimo y con un indudable talento, le faltó consistencia para consolidarse como uno de los pilotos fuertes de la categoría, aunque cerró 2024 con la sexta posición final del campeonato, un resultado que supo a poco habida cuenta del rendimiento obtenido en 2023, cuando irrumpió de forma inesperada en el Mundial de Moto2 sorprendiendo con su velocidad y sus victorias. Alonso necesita recuperar esa chispa para volver a aspirar al podio final del campeonato.



24 Marcos Ramírez

ONLYFANS AMERICAN RACING TEAM

Fecha nacimiento: 16/12/97. Nacido en: Conil de la Frontera (Cádiz). Peso: 68 kg. Altura: 173 cm.
@24Marcosramirez www.marcosramirez.es

2 victorias, 10 podios, 2 poles



La temporada 2024 de Marcos Ramírez en Moto2 fue la de consolidación, colocándose habitualmente en buenas posiciones tanto en entrenamientos como en carreras, y subiendo por primera vez al podio de la categoría, mostrando una solidez en crecimiento. El hecho de renovar dentro de las filas del American Racing ha da darle la suficiente confianza para ir un paso más adelante y aspirar a ser un piloto habitual en las posiciones de privilegio, dejando a un lado los altibajos que en otros momentos ha arrastrado. Este puede ser un año crucial para el gaditano, que puede sorprender a muchos.



27 Daniel Holgado

CFMOTO ASPAR TEAM

Fecha nacimiento: 27/04/05.
Nacido en: San Vicent del Raspeig (España).
Peso: 59 kg. Altura: 167 cm. @danielholgado96

4 victorias, 16 podios, 3 poles



Con la vitola de ser el subcampeón de Moto3 en 2024, es decir, el mejor después de David Alonso, Daniel Holgado se estrena en la categoría volviendo al que fue siempre su equipo, el Team Aspar, con el que se formó en las categorías inferiores de la velocidad antes de dar el salto al Mundial de Moto3. La categoría de Moto2 va a representar para él un enorme desafío, pero el piloto alicantino ha dado sobradas muestras de su calidad a lo largo de su periplo mundialista, y es de esperar que ahora confirme su nivel en una formación tan competitiva como el Team Aspar, lo que supone de por sí una doble exigencia.



28 Izan Guevara

BLU CRU PRAMAC YAMAHA MOTO2™

Fecha nacimiento: 28/06/04.
Nacido en: Palma de Mallorca.
Peso: 54 kg. Altura: 173 cm. @IzanGuevara28

1 título, 8 victorias, 14 podios, 5 poles



Legó a Moto2 en 2023 con una impecable hoja de servicios en Moto3, como campeón del mundo, pero a lo largo de estas dos temporadas en las que ha permanecido en el equipo Aspar, Izan Guevara ha vivido infinidad de dificultades para coger el ritmo a la categoría. Sólo al final, en la última parte de la temporada 2024, Guevara empezó a ver luz al final del túnel, obteniendo resultados más entonados tanto en entrenamientos como en carrera, subiendo al podio en Sepang. En 2025 tendrá que afrontar un doble desafío: nuevo equipo (Pramac), y nueva moto (Boscoscuro), y los cambios no siempre son fáciles.



44 Arón Canet

FANTIC RACING

Fecha nacimiento: 30/09/99.
Nacido en: Corbera (Valencia).
Peso: 62 kg. Altura: 169 cm. @aroncanet44
10 victorias, 45 podios, 18 poles



Si tenemos que señalar a un piloto como el hombre de referencia para la categoría en 2025, ese es Arón Canet. Al de Corbera se le atragantó la primera mitad de la pasada temporada, a pesar de lograr tres poles y sumar su primera victoria, resultados que combinó con malas clasificaciones. Sólo a partir de Silverstone consiguió alcanzar una línea constante y regular, volvió a ser rápido en entrenamientos y carreras, volvió a sumar victorias y se aupó a final de temporada con el subcampeonato. Repetir con Fantic Racing y con Kalex es una garantía de que la fórmula siga funcionando en 2025.



53 Deniz Öncü

RED BULL KTM AJO

Fecha nacimiento: 26/07/03.
Nacido en: Alanya (Turquía).
Peso: 62 kg. Altura: 172 cm. @Denizoncu53
3 victorias, 14 podios, 8 poles



A pesar de la evidente evolución de su carácter, con una personalidad más templada y menos agresiva que en su etapa en Moto3, Deniz Öncü sigue siendo un piloto enormemente temperamental que en 2024 pagó caro en demasiadas ocasiones su excesiva fogosidad, hasta el punto de sufrir una lesión que le tuvo apartado del Mundial durante varias carreras. Fue a su regreso cuando, ya recuperado, logró su primer podio en la categoría, pero volvió a ser irregular y agresivo, aunque muy rápido. Por segundo año en el Team Ajo, Öncü necesita calmarse para sacar máximo provecho al indudable potencial que atesora.



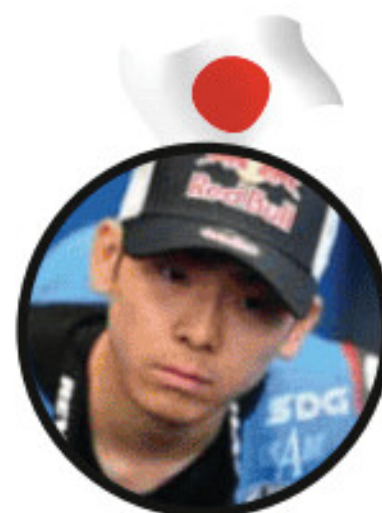
64 Mario Suryo Aji

IDEMITSU HONDA TEAM ASIA

Fecha nacimiento: 16/03/04.
Nacido en: Madiun (Indonesia). Peso: 62 kg.
Altura: 173 cm. @mariosuryoaj1



El caso del indonesio Mario Aji refleja el interés del campeonato por aupar a las categorías superiores a pilotos asiáticos. Honda apostó vivamente por él, primero en Moto3, con escaso éxito, y ahora en Moto2, donde disputa este año su segunda temporada, de nuevo con el Idemitsu Honda Team Asia. El año pasado fue bastante discreto para él, arañó apenas cuatro puntos, fruto de ser cuatro veces 15º en otras tantas carreras, pero siempre se movió en las posiciones finales del pelotón, en entrenamientos (nunca más arriba de la séptima línea) y carrera. Cabe esperar que Aji muestre una progresión en 2025.



71 Ayumu Sasaki

RW - IDROFOGLIA RACING GP

Fecha nacimiento: 04/10/00. Nacido en: Yokosuka (Japón). Peso: 62 kg. Altura: 164 cm. @AyumuSasaki1 www.@ayumusasaki71.com
3 victorias, 22 podios, 8 poles



Cambio de aires para el japonés Ayumu Sasaki después de un complicado debut en Moto2 la pasada campaña. Lesionado en dos ocasiones -no llegó a completar los últimos Grandes Premios de 2024-, Sasaki fue tremendamente irregular y muy pródigo en caídas, lo que refleja sus dificultades de adaptación a la categoría intermedia, un mal común a otros muchos pilotos, e incluso campeones, que han llegado a Moto2 a lo largo de su historia. Ahora Sasaki, enrolado en el equipo holandés RW, intentará rehacerse y recuperar la confianza perdida, un primer paso fundamental para aspirar a más en Moto2.



75 Albert Arenas

ITALJET GRESINI MOTO2™

Fecha nacimiento: 11/12/96.

Nacido en: Girona.

Peso: 63 kg. Altura: 169 cm. @AlbertArenas75

1 título, 6 victorias, 11 podios



Por segundo año consecutivo Albert Arenas repite en el equipo Gresini, una decisión acertada si lo que necesita es ganar confianza y afianzarse en la categoría. A lo largo de 2024 mostró momentos de cierta falta de consistencia, cayendo en la irregularidad en la fase central de la temporada, que lastró mucho su clasificación final. Siempre bien colocado en entrenamientos, con frecuencia le ha faltado más fortaleza en carrera para defender la posición. Por experiencia y conocimiento de la categoría, Arenas tiene que colocarse entre los cinco primeros de la clase, y ese debe ser su objetivo en 2025.



80 David Alonso

CFMOTO ASPAR TEAM

Fecha nacimiento: 25/04/06.

Nacido en: Madrid (España). Peso: 55 kg.

Altura: 162 cm. www.davidalonso80.com

1 título Moto3, 18 victorias, 23 podios, 7 poles



Todos las miradas están puestas en el nuevo talento emergente del Mundial. Después de ver la soltura con la que David Alonso supo resolver su andadura por el Mundial de Moto3, se espera con gran interés comprobar cuál es su rendimiento en la categoría intermedia. La experiencia del Team Aspar tiene que jugar a su favor en este sentido, y la completa integración y el perfecto entendimiento que disfruta Alonso con su entorno le dará una seguridad extraordinaria en el nada fácil salto de categoría. ¿Hasta dónde será capaz de llegar el nuevo diamante en bruto del Mundial? Se admiten apuestas.



81 Senna Agius

LIQUI MOLY DYNAVOLT INTACT GP

Fecha nacimiento: 09/06/05.

Nacido en: Cadem (Australia).

Peso: 68 kg. Altura: 179 cm.

1 Campeonato de Europa Moto2, 1 podio



El joven piloto australiano llegó a Moto2 precedido por una fama merecidamente ganada en el Campeonato de Europa de Moto2, y con buenas sensaciones en varias sustituciones realizadas en 2023, pero la realidad de Moto2 es mucho más dura de lo que puede parecer y Senna Agius tuvo un duro aprendizaje a lo largo de 2024. No obstante, pudo sacar el máximo provecho a esa primera temporada completa, con buenos resultados parciales, obteniendo como premio el podio conseguido en Phillip Island, su carrera de casa. Si mantiene su progresión, Agius será uno de los pilotos seguir de cerca en 2025.



84 Zonta van den Goorbergh

RW - IDROFOGLIA RACING GP

Fecha nacimiento: 01/12/05.

Nacido en: Mónaco.

Peso: 65 kg. Altura: 182 cm @DenZonta



El último miembro de la saga Van den Goorbergh mostró una clara evolución a lo largo de 2024, después de su aterrizaje el año anterior en la exigente categoría de Moto2 con escasa experiencia y cierta precipitación. Ha sido una dura travesía del desierto que comienza a dar sus frutos, con alguna buena clasificación en entrenamientos y alguna carrera muy positiva, además de estar completamente asentado en el grupo de pilotos que puntúan. Ahora, repitiendo en la misma estructura, Zonta van den Goorbergh tiene que conseguir consolidarse y ser un habitual del "top ten" para seguir progresando.



92 Yuki Kunii

IDEMITSU HONDA TEAM ASIA

Fecha nacimiento: 18/02/03.
Nacido en: Tokio (Japón).
Peso: 59 kg. Altura: 173 cm



Tras cumplir con el habitual periplo de los pilotos asiáticos por la Asian Talent Cup y la Red Bull Rookies Cup, Yuki Kunii llegó al Mundial de Moto3 en 2020, permaneciendo dos temporadas en la categoría sin destacar. Después en 2022 desapareció de escena para disputar el campeonato asiático de Supersport, donde se fue adaptando a la categoría para convertirse el año pasado en campeón, lo que ha permitido que el Idemitsu Team Asia lo repesque para cubrir el hueco dejado por Somkiat Chantra en su paso a MotoGP. La exigente categoría de Moto2 va a ser todo un desafío para Kunii.



95 Collin Veijer

RED BULL KTM AJO

Fecha nacimiento: 19/02/05. Nacido en: Staphorst (Países Bajos). Peso: 62 kg. Altura: 178 cm. @CollinVeijer www.collinveijer.com
2 victoria, 11 podios, 3 poles



Otro de los grandes talentos que esta temporada ha dado el salto a Moto2 desde Moto3 es Collin Veijer. Además de su contrastado nivel, el cambio de categoría llega necesariamente por su físico, dado que ya tiene dificultades para rodar con comodidad sobre las pequeñas monturas de Moto3. Veijer llega de la mano del equipo Ajo, lo cual es toda una garantía, y lo hace como una figura emergente que desde que llegó al Mundial de Moto3 ha mostrado una enorme evolución y un indudable talento. Está en el sitio adecuado para seguir evolucionando y mostrando todas sus cualidades.



96 Jake Dixon

ELF MARC VDS RACING TEAM

Fecha nacimiento: 15/01/96. Nacido en: Dover (Reino Unido). Peso: 63 kg. Altura: 178 cm. @jakedixonracing www.jakedixonracing.com
4 victorias, 16 podios, 6 poles



El británico Jake Dixon dejó al finalizar la pasada temporada el equipo Aspar, con el que llegó en 2019, y al que regresó dos años después tras un periodo en otra estructura, y con Aspar ha conseguido sus mayores logros. Dixon es uno de los pilotos más rápidos de la categoría, sabe lo que es ganar carreras y luchar por las primeras posiciones del campeonato, pero también es, con frecuencia, muy irregular y propenso a caídas. En 2025, ahora en las filas del Marc VDS, otro excelente emplazamiento, y con la novedad de la Boscoscuro, está obligado a ser uno de los aspirantes a luchar por el título mundial.



99 Adrián Huertas

ITALTRANS RACING TEAM

Fecha nacimiento: 21/08/03. Nacido en: Madrid (España). Peso: xx kg. Altura: xxx mm. @eeeeeeee www.eeeeeeeeeeeee.com
1 título Supersport



No es lo habitual que un piloto llegue a Moto2 procedente del Mundial de SBK, pero el caso de Adrián Huertas no es un caso cualquiera. El madrileño se ha ganado la plaza con el flamante título de campeón del mundo de Supersport -y antes en SSP 300-, y aunque podría haberse hecho con una moto de fábrica en la categoría de Superbike, aceptó el desafío de correr en Moto2, y eso dice mucho a favor del piloto. Cuenta con la experiencia del equipo Italtrans, que será fundamental para abrirse camino en la nueva categoría, además de su indudable talento. Es otro de los hombres a seguir de cerca en 2025.



Boscoscuro B25

LÍDER POR SORPRESA

La pasada los chasis creados por Luca Boscoscuro refrendaron las buenas sensaciones del final de la temporada 2023, confirmado su adaptación a los motores de tres cilindros de Triumph, y sobre todo al cambio de neumáticos de Dunlop a Pirelli. El mayor agarre de las gomas italianas ha sido clave, al igual que la capacidad del chasis de doble viga de aluminio para lograr peso en las ruedas en las fases de aceleración y frenada, el punto que ha marcado la diferencia con la temporada 2023. Para 2025 no hay cambios significativos en la moto más allá de seguir logrando esa mayor capacidad de carga, pero de las cuatro motos de 2024, la marca ha pasado a contar con ocho en la parrilla.

Forward

SU PROPIA VÍA

Tras colaborar con MV Agusta durante varias temporadas en el desarrollo de su chasis de Moto2, el equipo Forward decidió construir su propio chasis de doble viga de aluminio, que únicamente emplea su equipo. Hasta el momento el resultado no ha sido tan eficiente como el de sus dos rivales en la parrilla, aunque las diferencias estructurales son mínimas. El hecho de contar únicamente con dos motos y pilotos que no están en primera línea es un hándicap para el desarrollo. Este año la moto ha recibido novedades aerodinámicas en busca de mayores prestaciones, incluido un colón agujereado que podría considerarse que tiene efectos aerodinámicos.



Kalex Moto2

EN BUSCA DE LA REVANCHA

La racha de éxitos de Kalex, que ha logrado a lo largo de la historia de la categoría todos los títulos excepto tres, y 11 de ellos seguidos, se vio interrumpida la pasada temporada con la victoria de la Boscoscuro. La Kalex no logró adaptarse inicialmente de igual manera a los nuevos neumáticos Pirelli con mayor agarre, pero ha trabajado con un nuevo chasis más ligero y con múltiples posibilidades de variaciones para solventar los problemas. Además, en 2025 Pirelli ha desarrollado nuevos neumáticos para emplear llantas delanteras de 3,5" de anchura en vez de las de 3,75" anteriores y neumáticos traseros extrablandos.



La fuente inagotable

Después de presenciar una de las temporadas de mayor dominio que se recuerdan en la categoría ligera por parte del colombiano David Alonso, vuelven a ser los pilotos con bandera española los que parten como grandes favoritos para poblar los podios y hacerse con el título de Moto3 en este 2025. Aunque, evidentemente, no estarán solos.

TEXTO: Nacho González.

FOTOS: G&G / Equipos.

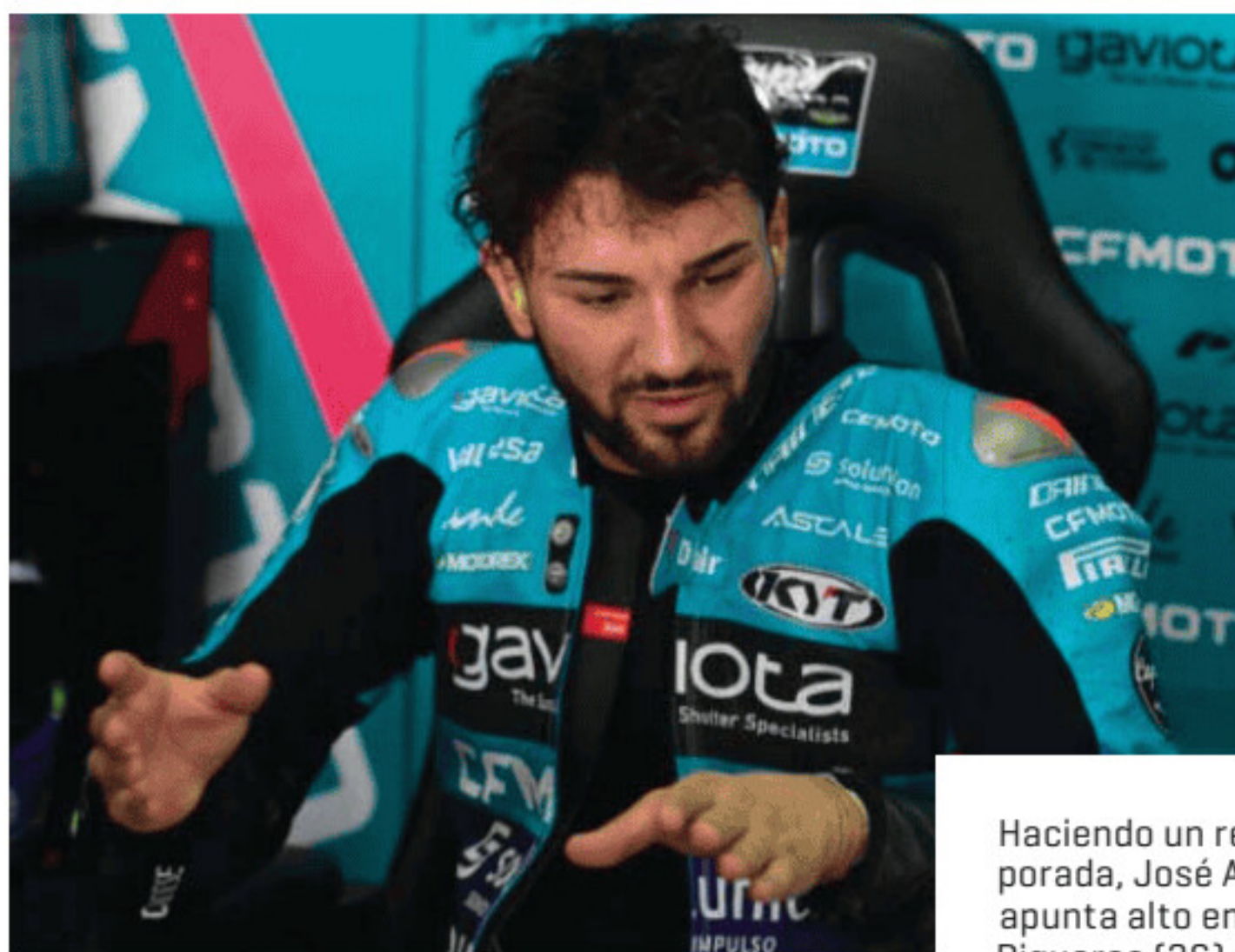
El agua de esa inagotable fuente que es la cantera del motociclismo español sigue cayendo a borbotones y la mejor prueba está en Moto3. Ya el año pasado hubo seis españoles -y siete nacidos en España- entre los ocho primeros de clasificación final, y todo hace pensar que ese dominio va a experimentar una tendencia alcista en este 2025: todos los pilotos señalados como grandes favoritos al título mundial portan la rojigualda.

Por un lado, están los que se podrían considerar herederos legítimos al trono según la línea de sucesión: con los cuatro primeros clasificados de 2024 ya en Moto2, los cuatro siguientes son David Muñoz, Adrián Fernández, José Antonio Rueda y Ángel Piqueras. Es precisamente Piqueras el más señalado en las quinielas, por su gran temporada de rookie y por haber cambiado Honda por KTM, que parece seguir un escalón por encima de las motos japonesas. También se espera muchísimo de Rueda, su predecesor en el palmarés del JuniorGP y la Rookies y que encara su tercera temporada, la que debería ser la de su explosión definitiva. Por su parte,

Muñoz y Fernández todavía deben lograr su primera victoria, pero ambos cuentan con potencial para pelear por el título.

Esos son los cuatro que parten con el mayor nivel de exigencia, pero no son los únicos. Por otro lado, está el repescado David Almansa, que tras verse con pie y medio fuera de la parrilla encontró hueco en el Leopard, donde debería poder exprimir todo su potencial y aspirar a grandes cosas. Y los dos rookies murcianos de oro: Álvaro Carpe, que viene de emular a Rueda y Piqueras con el doblete de títulos en las dos categorías más prestigiosas del Road to MotoGP y que ha exhibido una gran velocidad en pretemporada con el Red Bull KTM Ajo; y el jovencísimo Máximo Quiles, apadrinado por Marc Márquez, que lleva años erigiéndose en la nueva joya del motociclismo español y que tendrá que esperar a la tercera carrera para debutar por una cuestión de edad. La terna de ocho españoles la completa el cántabro Marcos Uriarte, que llega con un perfil más bajo.

Hasta ahí lo que se refiere a los españoles, que suponen casi un tercio de la



Haciendo un repaso a la pretemporada, José Antonio Rueda [99] apunta alto en 2024, y con Ángel Piqueras [36] parten como favorito. Ojo con Máximo Quiles [28] y Álvaro Carpe, mientras que la gran incógnita será el veterano Dennis Foggia, repescado por Aspar.



parrilla y que a priori coparán la zona media alta de la clasificación junto a un puñado de pilotos que intentarán colarse entre ellos. Siguiendo con la línea sucesoria de la clasificación de 2024, hay que esperar mucho de dos talentos en alza como el australiano Joel Kelso y el japonés Taiyo Furusato, que cerraron el top 10 el pasado curso y deberían dar un paso al frente. Algo aplicable a otro nipón mucho más veterano como Ryusei Yamanaka, que da la sensación de tener la velocidad para estar muy arriba y no termina de explotar. Junto a ellos, conviene destacar a dos pilotos de segundo año que ya dejaron buenas sensaciones: el italiano Luca Lunetta y el australiano Jacob Roulstone, que con un año de experiencia pueden convertirse en grandes protagonistas. Y, por último, el que seguramente sea el mayor talento joven no español del momento: el italiano Guido Pini, que aterriza en el Mundial con 17 años después de haber maravillado tanto en la European Talent Cup como en el Mundial de JuniorGP.

Pini y Lunetta representan la esperanza del motociclismo italiano cuya fuente de

talentos goteaba tras unos años fantásticos protagonizados por los pilotos que ahora brillan en MotoGP. Sobre todo, porque varios pilotos con la veintena ya ampliamente superada no han conseguido destacar en Moto3 después de varias temporadas. Los ejemplos más claros son Riccardo Rossi y Stefano Nepa, aunque también se puede incluir a Matteo Bertelle y Nicola Carraro, que pese a llevar menos tiempo tampoco han brillado todavía. Todos ellos volverán a contar con una oportunidad en este 2025, pero podría ser la definitiva. Esto último también podría ser aplicable a un compatriota suyo que sí consiguió despuntar en Moto3... y que vuelve tras dos años para olvidar en Moto2. Se trata de Dennis Foggia, repescado por el Aspar Team para pelear

SALVO SORPRESAS, MOTO3 PUEDE VER CORONAR DE NUEVO A UN CAMPEÓN ESPAÑOL, UNA CONSECUENCIA LÓGICA DEL DOMINIO EN LAS CLASES DE FORMACIÓN, EL JUNIORGP Y LA ROOKIES CUP

por el título en una apuesta que puede salir muy bien o muy mal.

La parrilla se completa con pilotos de múltiples y variopintas nacionalidades: Gran Bretaña cuenta con Scott Ogden, que cambia de aires buscando el impulso que necesita, y Eddie O'Shea, que llega a tiempo completo tras disputar el final de 2024. El suizo Noah Dettwiler y el tailandés Tatchakorn Buasri encaran su segundo año con muchísimo por demostrar; mientras que llegan tres rookies representando a países del hemisferio sur que el pasado curso no tenían presencia en la categoría: Cormac Buchanan acaba con años de ausencia de Nueva Zelanda, Valentín Perrone se presenta como la nueva ilusión en Argentina y Ruché Moodley quiere dar continuidad a los recientes éxitos de Sudáfrica.

Serán 26 pilotos de 10 países, repartidos de forma desigual entre diez Honda y 16 KTM (que ha absorbido como marcas a GasGas, Husqvarna y CFMoto) para luchar por un título mundial en la que, una temporada más, se presenta como la categoría con las carreras más emocionantes de los grandes premios. **M**



5 Tatchakorn Buasri

HONDA TEAM ASIA

Fecha nacimiento: 26/03/01. Nacido en: Samut Prakan (Tailandia). Peso: 61 kg. Altura: 165 cm.



A punto de cumplir 24, el tailandés es casi el 'abuelo' de la categoría ligera, a la que llegó el año pasado con un palmarés relativamente discreto, donde lucían podios en la Asia Talent Cup, la MotoGP Rookies Cup y uno en el Mundial de JuniorGP. Se le esperaba en la zona baja y así fue, logrando un único punto en Sepang, aprovechando que tan solo acabaron 17 pilotos. Por su edad es difícil esperar un gran salto hacia delante, así que el objetivo realista tiene que ser el de meterse en los puntos el mayor número de veces posible e intentar ganarse una renovación que se antoja muy complicada.



6 Ryusei Yamanaka

FRINSA - MT HELMETS - MSI

Fecha nacimiento: 06/11/01. Nacido en: Yotsukaido (Japón). Peso: 57 kg. Altura: 170 cm. @yamanaka_ryusei www.ryusei-yamanaka.com

1 podio



Si bien es cierto que por fin consiguió estrenarse en el podio mundialista -y que el undécimo puesto final de 2024 es su mejor resultado global-, se esperaba todavía más del nipón en su quinto curso como mundialista. Con todo, logró convencer al MSI para continuar con ellos en 2025, donde por primera vez repetirá en el mismo equipo en dos temporadas consecutivas. Esa estabilidad es la que tiene que dar el impulso definitivo para uno de los pilotos más mayores de la categoría: con 23 años, sabe perfectamente que este puede ser su último tren para continuar su carrera en el paddock de MotoGP.



8 Eddie O'Shea

GRYD - MLAV RACING

Fecha nacimiento: 25/09/06. Nacido en: Leicester (Reino Unido). Peso: 55 kg. Altura: 170 cm. @eddieoshearace



El joven británico iba a disputar el tercio final del curso 2024, pero una lesión en su GP de debut hizo que apenas pudiese comenzar las últimas cuatro carreras; en lo que fue una especie de pretemporada para el piloto de 18 años, que llega con la experiencia de tres temporadas en la MotoGP Rookies Cup, donde llegó tras haber sido tercero en la British Talent Cup 2020; y otras cuatro en el Mundial de JuniorGP, donde llegó a subir al cajón en 2022. Ahora tiene que demostrar que se merece la oportunidad mundialista que le ha brindado el equipo de Michael Laverty, empezando por sumar puntos.



10 Nicola Carraro

RIVACOLD SNIPERS TEAM

Fecha nacimiento: 21/05/02. Nacido en: Pádova (Italia). Peso: 62 kg. Altura: 168 cm. www.nico10.com



Después de años haciendo sustituciones, por fin pudo disputar una temporada a tiempo completo y arrancó el año de forma prometedora, puntuando en las cuatro primeras carreras y con un octavo puesto en Jerez. Sin embargo, desde ahí hasta el final ya solo volvería al top 15 en dos carreras y terminó en un discreto 21º puesto final. No renovó con el MTA y, con casi 23 años, su continuidad parecía complicada... hasta que apareció el Snipers para repescarle y darle una reválida de cara a este 2025, en el que deberá progresar rápidamente si no quiere que este sea su último año en los grandes premios.



12 Jacob Roulstone

RED BULL KTM TECH3

Fecha nacimiento: 04/02/05. Nacido en: Figtree [Australia]. Peso: 58 kg. Altura: 181 cm.
www.jacobroulstone.com



La nueva esperanza australiana realizó un debut más que interesante a nivel mundialista, acabando todas las carreras excepto una y metiéndose en los puntos hasta 14 veces para finalizar 15º en la general final. Con la confianza de KTM y el Tech3, esperaba dar un gran paso en este 2025, pero el pasado enero sufrió una fractura con desplazamiento de la vértebra C3 a la altura del cuello, por lo que se perderá las primeras rondas, donde le reemplazará Joel Esteban. Por todo ello, sus objetivos ahora mismo solo pueden ser los de recuperarse por completo y, poco a poco, volver a su nivel en la moto.



14 Cormac Buchanan

DENSSI RACING - BOE

Fecha nacimiento: 23/08/06. Nacido en: Invercargill [Nueva Zelanda].



Nueva Zelanda está de vuelta en los grandes premios. Un país que el siglo pasado tuvo gran protagonismo con un súper campeón como Hugh Anderson y pilotos de la talla de Ginger Molloy, Graeme Crosby o, más recientemente, Simon Crafar, cuenta con una nueva esperanza con un joven piloto que, a sus 18 años, ha mostrado un nivel realmente bueno en el Mundial de JuniorGP, donde terminó sexto tras subir tres veces al cajón. Ahora toca encontrar su sitio en el paddock, consolidarse en la zona de puntos y tratar de ir creciendo hasta llegar a devolver a los kiwis al cajón tras más de un cuarto de siglo.



18 Matteo Bertelle

LEVEL UP - MTA

Fecha nacimiento: 18/02/04. Nacido en: Monselice [Italia]. Peso: 62 kg. Altura: 174 cm.



El prometedor italiano no ha terminado de dar ese último paso decisivo que separa a los pilotos de la zona media de los que luchan por cosas importantes. Los 57 puntos logrados en 2024 son exactamente los mismos conseguidos el año anterior, así que el Snipers le cerró las puertas del box. A cambio, encontró abiertas las del MTA para disfrutar de una nueva oportunidad para demostrar su potencial a nivel mundialista. Ya con 21 años empieza a ser de los mayores de la categoría, por lo que seguir luchando por terminar entre los diez primeros ya es un objetivo que se queda corto: debe pisar podio.



19 Scott Ogden

CIP GREEN POWER

Fecha nacimiento: 16/10/03. Nacido en: Doncaster [Reino Unido]. Peso: 60 kg. Altura: 175 cm.
@ScottOgden19 www.scottogdenracing.co.uk



Se esperaba bastante más del referente británico en la categoría y no cumplió con las expectativas, sumando apenas 23 puntos con un octavo puesto como mejor resultado. Para salir de ese estancamiento ha abandonado el paraguas de Michael Laverty para enrolarse en las filas del CIP y, sobre todo, cambiar la Honda que ha llevado estos tres años por la KTM con la que brilló en su último curso en el JuniorGP. Una apuesta con la que, a sus 21 años, confía en dar ese salto definitivo hacia el grupo delantero y no solo consolidarse en la zona de puntos, sino empezar a apuntar a la lucha por el podio.



21 Ruché Moodley

DENSSI RACING - BOE

Fecha nacimiento: 16/12/06. Nacido en: Port Elizabeth [Sudáfrica].



Después de pasar los tres cursos pertinentes en la MotoGP Rookies Cup -donde logró su único podio en 2023- y tras una temporada en el Mundial de JuniorGP, en la que apenas consiguió acabar 16º en la general final; aterriza al Campeonato del Mundo de Moto3 de la mano del BOE. Ayudado sin duda por el hecho de portar la bandera sudafricana, quizás su llegada sea algo precipitada y seguramente le hubiese venido bien foguearse un año más. Dicho esto, el potencial existe y el Mundial también es un buen sitio para crecer, pero debe tener paciencia, ya que es probable que le veamos en el último grupo.



22 David Almansa

LEOPARD RACING

Fecha nacimiento: 22/01/06. Nacido en: Puertollano [España]. Peso: 56 kg. Altura: 167 cm. @DavidAlmansa22



Su sustitución en Argentina 2023 maravilló al mundo y, al mismo tiempo, puso demasiados focos encima de la primera temporada completa del piloto de Argamasilla de Calatrava, que en ningún momento de todo 2024 encontró el feeling necesario para exhibir la velocidad que había mostrado en los cursos anteriores. Eso le dejó con pie y medio fuera del mundial, hasta que a última hora salió el Leopard al rescate para darle una segunda y fantástica oportunidad. Con un año de experiencia y enrolado en las filas de uno de los mejores equipos de la categoría, aspira a pelear por los podios y las victorias.



28 Máximo Quiles

CFMOTO ASPAR TEAM

Fecha nacimiento: 19/03/2008. Nacido en: Murcia [España].



La penúltima gran perla del motociclismo español llegará al Campeonato del Mundo en la tercera carrera, ya que todavía no tiene siquiera los 17 años necesarios para debutar en los casos excepcionales de los pilotos que han hecho top 3 en JuniorGP o Rookies Cup. El murciano lo ha hecho en ambas, ha ganado dos veces la European Talent Cup y ha maravillado en todas las categorías en las que ha competido, convirtiéndose incluso en el protegido de Marc Márquez. Es su primer año y se perderá dos citas, pero después de lo que ha mostrado hasta la fecha, descartarle para el título sería una temeridad.



31 Adrián Fernández

LEOPARD RACING

Fecha nacimiento: 31/01/04. Nacido en: Madrid [España]. Peso: 60 kg. Altura: 168 cm. @31AdriFernandez

3 podios, 1 pole



Había reticencias con la vuelta de 'Pitito' a la parilla después de dos años discretos y un curso casi en blanco, pero poco a poco las fue disipando a base de una notable consistencia, estando siempre entre los diez primeros, y una gran regularidad, terminando 18 de las 20 carreras. Solamente le estaba faltando el podio y se redimió en la gira asiática, enlazando tres en Indonesia, Japón y Australia para terminar de acallar cualquier crítica. Tras ser sexto en la general final, y con los cuatro primeros ya en Moto2, para este 2025 está claro que el único objetivo puede ser el título mundial.



36 Ángel Piqueras

FRINSA - MT HELMETS - MSI

Fecha nacimiento: 01/12/06. Nacido en: Ayora [España]. Peso: 59 kg. Altura: 170 cm. @AngelPiqueras18

1 victoria, 4 podios, 1 pole



Desembarcó en el Campeonato del Mundo de Moto3 tras haber conquistado tanto el Mundial de JuniorGP como la MotoGP Rookies Cup en 2023, y su temporada de rookie no defraudó lo más mínimo. Su octava posición en la general final se antoja incluso escasa, y fue motivada por haberse quedado sin terminar hasta en seis ocasiones; pero ya deslumbró con un podio en su tercera carrera en Austin y lo corroboró con la victoria en Misano, la última antes de los siete triunfos seguidos de David Alonso, precisamente al que esperar suceder en el palmarés de la categoría ligera. Para muchos, es el gran favorito.



54 Riccardo Rossi

RIVACOLD SNIPERS TEAM

Fecha nacimiento: 21/03/02. Nacido en: Génova [Italia]. Peso: 60 kg. Altura: 173 cm. @RiccardoRossi54

2 podios



Un año más y contra todo pronóstico, el veterano piloto transalpino volverá a ser de la partida en el Mundial de Moto3. Será su séptima temporada en la categoría y el Snipers su quinto equipo distinto después de haber pasado un solo curso en el CIP, donde empeoró las prestaciones de los dos cursos anteriores en el SIC58 y apenas pudo finalizar 18º con 33 puntos, de los cuales 13 los consiguió con un prometedor cuarto puesto en la carrera inaugural de Qatar. A partir de ahí no volvió a pasar de la décima posición, por lo que tiene que mejorar mucho sus prestaciones si quiere seguir en el Mundial.



55 Noah Dettwiler

CIP GREEN POWER

Fecha nacimiento: 26/04/05. Nacido en: Basilea [Suiza]. Peso: 60 kg. Altura: 175 cm. www.noahdettwiler.com



Como suele suceder con los pilotos que suben más por nacionalidad que por resultados, el primer año mundialista del helvético transitó en las últimas posiciones y apenas pudo rascar dos puntos en la tercera carrera en Austin. Aun así, disfrutará de un segundo año en las filas del CIP, con el objetivo de seguir creciendo paulatinamente y abandonar el grupo trasero de todas las carreras. Algo que ya de entrada no parecía sencillo, y que se ha complicado todavía más tras fracturarse el radio izquierdo en los test de Jerez, lo que para colmo le hará ver los primeros grandes premios por televisión.



58 Luca Lunetta

SIC58 SQUADRA CORSE

Fecha nacimiento: 27/05/06. Nacido en: Roma [Italia]. Peso: 62 kg. Altura: 177 cm.

2 podios



Necesitaba Italia una nueva ilusión en Moto3 mientras esperaban a Guido Pini, y la encontraron el año pasado con este joven romano, que pudo entrar por la ampliación de la excepción para menores de edad al top 3 del JuniorGP, donde fue subcampeón. A todo eso se añadía el componente nostálgico de portar el número 58 en el equipo del padre de Marco Simoncelli. Eso le puso todavía más miradas encima, y él correspondió a las mil maravillas con dos podios y acabar como mejor piloto de su país. En 2025 debe consolidar ese rendimiento y seguir creciendo para volver a hacer sonar el 'Fratelli d'Italia'.



64 David Muñoz

LIQUI MOLY DYNAVOLT INTACT GP

Fecha nacimiento: 15/05/06. Nacido en: Brenes [España]. Peso: 53 kg. Altura: 168 cm.
@david64official

8 podios, 1 pole



Si el motociclismo fuese una ciencia exacta, una sencilla cuenta convertiría al sevillano en el campeón del mundo de Moto3 2025: acabó quinto en 2024 y los cuatro que le precedieron han saltado a la categoría intermedia. Sin embargo, las cosas no funcionan así y va a tener que ganárselo en pista, donde sigue combinando una innegable velocidad con una inconsistencia por momentos preocupante. Lo primero que tiene que hacer este año es quitarse la espina de no haber logrado su primera victoria y, si lo consigue pronto, se desprenderá de un peso que le convertirá en un candidato temible al título.



66 Joel Kelso

LEVEL UP - MTA

Fecha nacimiento: 12/06/03. Nacido en: Nambour [Australia]. Peso: 59 kg. Altura: 163 cm.
@joelkelso66

1 podio, 1 pole



El crecimiento del australiano en sus tres temporadas como piloto mundialista ha sido realmente interesante, pese a que su único podio data de 2023. El año pasado alcanzó por fin la regularidad que le estaba faltando para terminar en una interesante novena posición final, puntuando en 18 carreras y terminando 19 de 20. Su gran problema suele estar en las segundas partes de carrera, donde tiende a desinflarse e irse a cola del grupo de cabeza. Ya demostró su instinto ganador en el Mundial de JuniorGP; así que, si es capaz de corregir eso, debería ser un candidato perenne a meterse en el cajón.



71 Dennis Foggia

CFMOTO ASPAR TEAM

Fecha nacimiento: 07/01/01. Nacido en: Roma [Italia]. Peso: 63 kg. Altura: 165 cm.

10 victorias, 23 podios, 4 poles



La historia reciente del motociclismo dice que rara vez son buenas las segundas partes cuando se trata de un piloto que baja de categoría, pero hay casos como los de Julián Simón, Toni Elías o Danny Kent que lo desmienten. A eso se agarra el italiano, que fuera campeón mundial junior de Moto3 allá por 2017 y que, después de dos años bastante decepcionantes en Moto2, regresa a la categoría de la que fue subcampeón en 2021 y tercero en 2022. Con 24 años ya cumplidos será ya el más veterano de parrilla e intentará terminar el trabajo que dejó inacabado, una tarea que no será en absoluto sencilla.



72 Taiyo Furusato

HONDA TEAM ASIA

Fecha nacimiento: 12/07/05. Nacido en: Kagoshima [Japón]. Peso: 57 kg. Altura: 162 cm.
@TaiyoFurusato72

4 podios, 1 pole



Se puede considerar que la gran esperanza de futuro del motociclismo japonés ha ido progresando adecuadamente en sus tres temporadas mundialistas. Puede que su llegada al Mundial de Moto3 fuese precipitada por su abrumador dominio en la Asia Talent Cup de 2021, pero desde entonces ha ido evolucionando de forma correcta y, tras lograr su primer podio en 2023, el año pasado pisó tres veces el cajón, logró su primera pole y consiguió acabar el año décimo, como mejor japonés y como tercera mejor Honda por detrás de las del Leopard. Debe seguir con esa línea ascendente y empezar a ganar carreras.



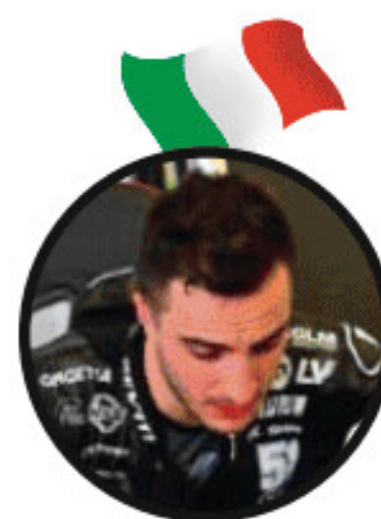
73 Valentín Perrone

RED BULL KTM TECH3

Fecha nacimiento: 28/12/07. Nacido en: Barcelona (España).



Este joven barcelonés de nacimiento es el encargado de devolver la bandera argentina al Campeonato del Mundo de Motociclismo y lo hace sin haber tenido que pasar por el Mundial de JuniorGP. Quizás representar al país sudamericano haya acelerado su llegada -y puede que su bisoñez le pase factura-, pero si está con 17 años es por finalizar tercero en su primer año en la MotoGP Rookies Cup, además de terminar quinto en la European Talent Cup. Aunque puede que empiece el año en la zona baja, hay que tenerle bien vigilado porque va sobrado de talento y puede que progrese más rápido de lo esperado.



82 Stefano Nepa

SIC58 SQUADRA CORSE

Fecha nacimiento: 21/11/01. Nacido en: Guilianova (Italia). Peso: 60 kg. Altura: 170 cm. @StefanoNepa82 www.stefanonepa.com



No termina de despegar el ya veterano piloto italiano, que acumula 117 grandes premios en la categoría y todavía no ha conseguido subir al cajón. Si bien es cierto que es un valor seguro si lo que se busca es estar en los puntos con asiduidad, con 23 años y siete temporadas a sus espaldas (cinco de ellas completas) se le debe pedir mucho más. Por eso, cuando se quedó fuera del MTA después de tres años con ellos, se podía pensar que sus días como piloto mundialista habían tocado a su fin. No fue así: el SIC58 acudió a su rescate para una nueva oportunidad, ahora con Honda tras siete años con KTM.



83 Álvaro Carpe

RED BULL KTM AJO

Fecha nacimiento: 05/06/07. Nacido en: Murcia (España). Peso: 57 kg. Altura: 170 cm. www.alvarocarpe.com



Ya se ha convertido en tradición que el mismo piloto consiga el doblete de títulos en el Mundial de JuniorGP y la MotoGP Rookies Cup, con el murciano siendo el tercero consecutivo en hacerlo. Además, lo ha hecho tras partir como favorito en ambas, con la dosis extra de presión que eso supone. Por todo ello, ha fichado por la estructura de Aki Ajo, lo cual ya pone en valor el interés de futuro que suscita en KTM. Para colmo, su pretemporada ha sido fantástica, lo que le ubica entre los favoritos al título, lo que supondría repetir la hazaña que ya logró en el mismo equipo su paisano Pedro Acosta.



89 Marcos Uriarte

GRYD - MLAV RACING

Fecha nacimiento: 07/12/2004. Nacido en: Cantabria (España). Peso: 61 kg. Altura: 172 cm.



El último hueco que quedaba libre en la parrilla se lo quedó el piloto cántabro, que a sus 20 años se ha encontrado con una oportunidad que seguramente ya no esperaba tras unas temporadas en las que no conseguía una moto a su altura. El año pasado por fin la tuvo gracias al Aspar Team en el Mundial de JuniorGP, y correspondió con una quinta posición final con hasta cinco podios, el segundo que más logró. Eso le ha abierto las puertas de un MLav Racing que está necesitado de resultados y ha abierto el abanico a un piloto no británico con el que esperan tener presencia constante en los puntos.



93 Guido Pini

LIQUI MOLY DYNAVOLT INTACT GP

Fecha nacimiento: 09/01/08. Nacido en: Borgo San Lorenzo (Italia). Peso: xx kg. Altura: xxx cm.
www.guidopini.com



Carga en su espalda todo el peso del motociclismo italiano, ávido de un relevo para los pilotos que ahora brillan en MotoGP. Sin apenas presencia en Moto2 y con todo veinteañeros en Moto3, la irrupción del piloto florentino ha sido recibida como agua de mayo por la afición transalpina. Campeón de la European Talent Cup en 2022, viene de ser subcampeón mundial de JuniorGP pese a haberse perdido casi media temporada y, para colmo, llega a un equipo que ha estado luchando muy arriba en estos años. Pese a haberse perdido parte de la pretemporada por otra lesión, resulta imposible ponerle un techo.



99 José Antonio Rueda

RED BULL KTM AJO

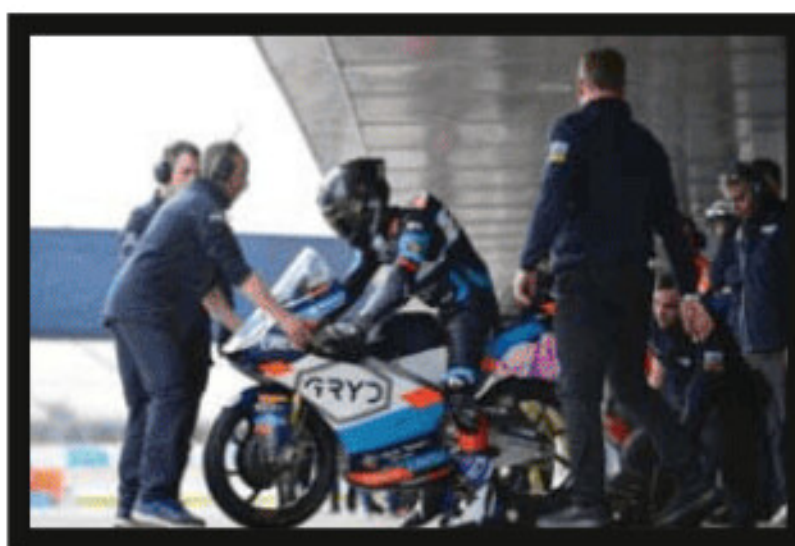
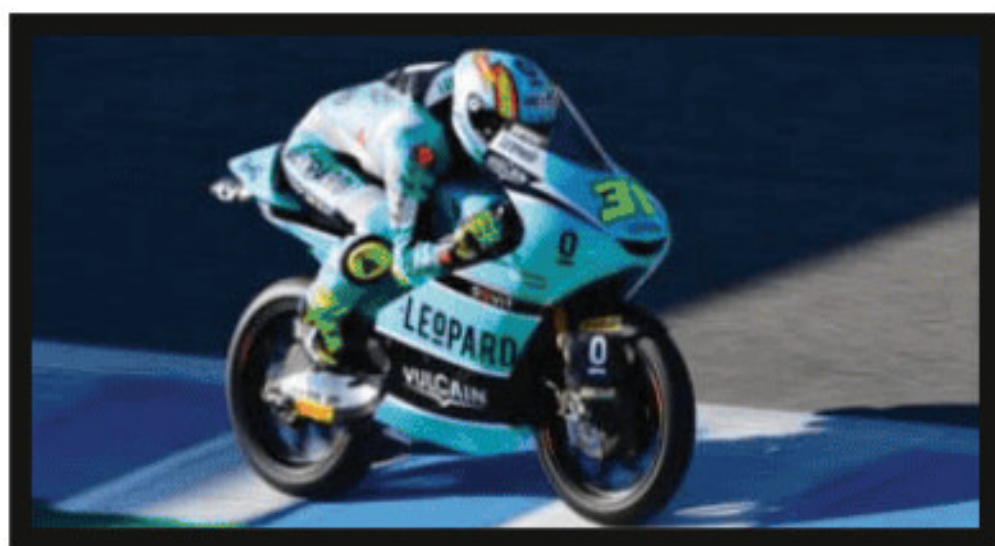
Fecha nacimiento: 29/10/05. Nacido en: Sevilla (España). Peso: 58 kg. Altura: 165 cm.
[@ruedajr99](https://twitter.com/ruedajr99)

1 victoria, 5 podios, 1 pole



El piloto sevillano siempre se ha caracterizado por hacer aproximaciones tan lentas como seguras en cada categoría, mejorando temporada tras temporada de forma consistente. Si se tiene eso en cuenta, el que fuera campeón del mundo de JuniorGP y de la MotoGP Rookies Cup en 2022 está siguiendo su habitual progresión en el Mundial de Moto3: pisó el podio en su año de rookie y el pasado 2024 se sobrepuso a una apendicitis para conseguir su primera victoria y coleccionar otros tres podios más, por lo que en su tercera temporada ya solamente se puede conformar con meterse en la lucha por el título.





Honda cuenta con su diseño de motor completamente diferente en su Moto3, con la admisión situada en la parte delantera.

Honda NSF250RW

REVANCHA

Desde su nacimiento la Honda NSF250 ha sido una moto con una estructura particular por la arquitectura de su propulsor, que tiene el cilindro inclinado hacia atrás y la culata girada respecto a la posición tradicional, de manera que la admisión está situada en la parte delantera y los escapes salen por detrás hacia el colín. La RW, nacida la segunda temporada de la categoría es una moto dotada de un chasis de aluminio que forma una doble viga totalmente diferente del de las motos de serie que se emplean en los campeonatos de nivel inferior.



KTM RC250GP

SIN CAMBIOS

El hecho que KTM creara una moto completamente nueva la temporada pasada para la categoría Moto3 ha sido una ayuda en este año tan convulso para la firma austriaca, que ha estado durante meses pendiente de su futuro. La RC250GP de 2025 es la misma que la de 2024, lo que no ha requerido la fabricación de nuevas unidades y su inversión. La KTM mantiene su motor monocilíndrico de estructura tradicional con el escape saliendo por la parte delantera y un colector independiente para cada válvula de escape y un chasis multitubular de acero.

La KTM de Moto3 no presenta novedades con respecto a la versión 2024, que fue renovada completamente esa temporada.

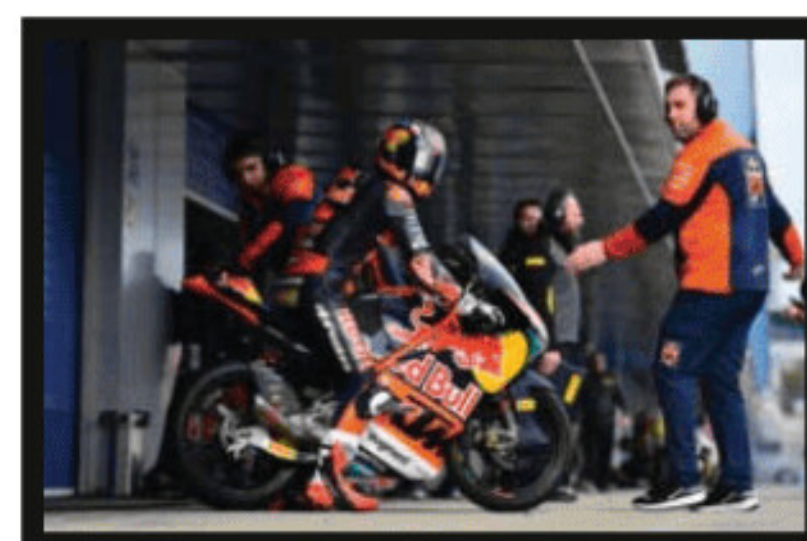
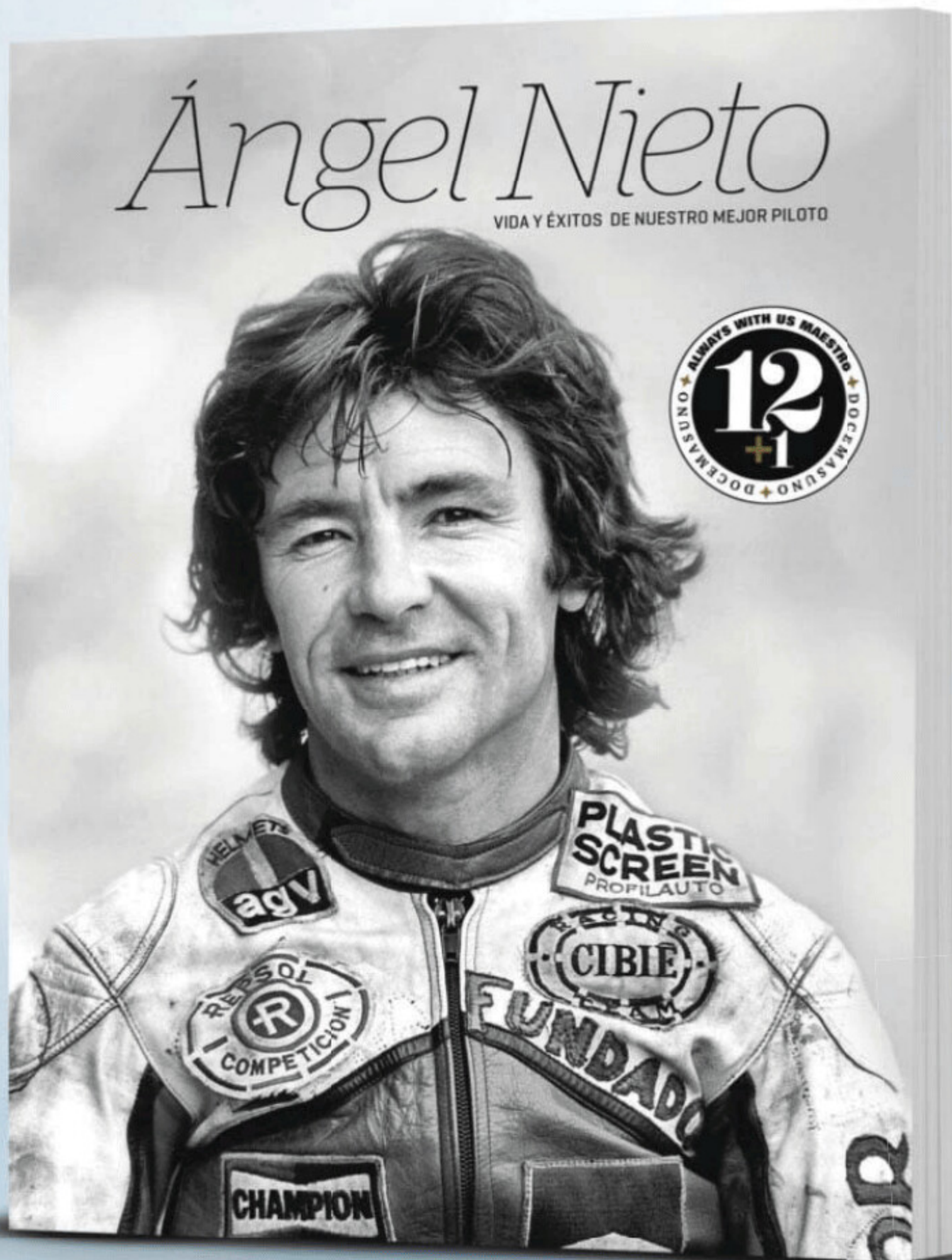


TABLA DE CAMPEONES (1949-2024)

	MOTOGP/500*		MOTO2/250*		MOTO3/125*	
2024	J.MARTÍN (SPA)	Ducati	A.OGURA (JAP)	Boscuro	D.ALONSO (COL)	CFMoto
2023	F.BAGNAIA (ITA)	Ducati	P.ACOSTA (SPA)	Kalex	J.MASIÀ (SPA)	Honda
2022	F.BAGNAIA (ITA)	Ducati	A.FERNÁNDEZ (SPA)	Kalex	I.GUEVARA (SPA)	GasGas
2021	F.QUARTARARO (FRA)	Yamaha	R.GARDNER (AUS)	Kalex	P.ACOSTA (SPA)	KTM
2020	J.MIR (SPA)	Suzuki	E.BASTIANINI (ITA)	Kalex	A.ARENAS (SPA)	KTM
2019	M.MÁRQUEZ (SPA)	Honda	A.MÁRQUEZ (SPA)	Kalex	L.DALLA PORTA (ITA)	Honda
2018	M.MÁRQUEZ (SPA)	Honda	F.BAGNAIA (ITA)	Kalex	J.MARTÍN (SPA)	Honda
2017	M.MÁRQUEZ (SPA)	Honda	F.MORBIDELLI (ITA)	Kalex	J.MIR (SPA)	Honda
2016	M.MÁRQUEZ (SPA)	Honda	J.ZARCO (FRA)	Kalex	B.BINDER (RSA)	KTM
2015	J.LORENZO (SPA)	Yamaha	J.ZARCO (FRA)	Kalex	D.KENT (GBR)	Honda
2014	M.MÁRQUEZ (SPA)	Honda	E.RABAT (SPA)	Kalex	A.MÁRQUEZ (SPA)	Honda
2013	M.MÁRQUEZ (SPA)	Honda	P.ESPARGARÓ (SPA)	Kalex	M.VIÑALES (SPA)	KTM
2012	J.LORENZO (SPA)	Yamaha	M.MÁRQUEZ (SPA)	Suter	S.CORTESE (GER)	KTM
2011	C.STONER (AUS)	Honda	S.BRADL (GER)	Suter	N.TEROL (SPA)	Aprilia
2010	J.LORENZO (SPA)	Yamaha	A.ELÍAS (SPA)	Moriwaki	M.MÁRQUEZ (SPA)	Derbi
2009	V.ROSSI (ITA)	Yamaha	H.AOYAMA (JAP)	Honda	J.SIMÓN (SPA)	Aprilia
2008	V.ROSSI (ITA)	Yamaha	M.SIMONCELLI (ITA)	Gilera	M.DI MEGLIO (FRA)	Derbi
2007	C.STONER (AUS)	Ducati	J.LORENZO (SPA)	Aprilia	G.TALMACSI (HUN)	Aprilia
2006	N.HAYDEN (USA)	Honda	J.LORENZO (SPA)	Aprilia	A.BAUTISTA (SPA)	Aprilia
2005	V.ROSSI (ITA)	Yamaha	D.PEDROSA (SPA)	Honda	T.LUTHI (CH)	Honda
2004	V.ROSSI (ITA)	Yamaha	D.PEDROSA (SPA)	Honda	A.DOVIZIOSO (ITA)	Honda
2003	V.ROSSI (ITA)	Honda	M.POGGIALI (SM)	Aprilia	D.PEDROSA (SPA)	Honda
2002	V.ROSSI (ITA)	Honda	M.MENLADRI (ITA)	Aprilia	A.VINCENT (FRA)	Aprilia
2001	V.ROSSI (ITA)	Honda	D.KATO (JAP)	Honda	M.POGGIALI (SM)	Gilera
2000	K.ROBERTS JR (USA)	Suzuki	O.JACQUE (FRA)	Yamaha	R.LOCATELLI (ITA)	Aprilia
1999	A.CRIVILLÉ (SPA)	Honda	V.ROSSI (ITA)	Aprilia	E.ALZAMORA (SPA)	Honda
1998	M.DOOHAN (AUS)	Honda	L.CAPIROSSI (ITA)	Aprilia	K.SAKATA (JAP)	Aprilia
1997	M.DOOHAN (AUS)	Honda	M.BIAGGI (ITA)	Honda	V.ROSSI (ITA)	Aprilia
1996	M.DOOHAN (AUS)	Honda	M.BIAGGI (ITA)	Aprilia	N.AOKI (JAP)	Honda
1995	M.DOOHAN (AUS)	Honda	M.BIAGGI (ITA)	Aprilia	N.AOKI (JAP)	Honda
1994	M.DOOHAN (AUS)	Honda	M.BIAGGI (ITA)	Aprilia	K.SAKATA (JAP)	Aprilia
1993	K.SCHWANTZ (USA)	Suzuki	T.HARADA (JAP)	Yamaha	D.RAUDIES (GER)	Honda
1992	W.RAINEY (USA)	Yamaha	L.CADALORA (ITA)	Honda	A.GRAMIGNI (ITA)	Aprilia
1991	W.RAINEY (USA)	Yamaha	L.CADALORA (ITA)	Honda	L.CAPIROSSI (ITA)	Honda
1990	W.RAINEY (USA)	Yamaha	J.KOCINSKI (USA)	Yamaha	L.CAPIROSSI (ITA)	Honda
1989	E.LAWSON (USA)	Honda	S.PONS (SPA)	Honda	A.CRIVILLÉ (SPA)	JJ-Cobas
1988	E.LAWSON (USA)	Yamaha	S.PONS (SPA)	Honda	J.MARTÍNEZ (SPA)	Derbi
1987	W.GARDNER (AUS)	Honda	A.MANG (GER)	Honda	F.GRESINI (ITA)	Garelli
1986	E.LAWSON (USA)	Yamaha	C.LAVADO (VEN)	Yamaha	L.CADALORA (ITA)	Garelli
1985	F.SPENCER (USA)	Honda	F.SPENCER (USA)	Honda	F.GRESINI (ITA)	Garelli
1984	E.LAWSON (USA)	Yamaha	C.SARRON (FRA)	Yamaha	A.NIETO (SPA)	Garelli
1983	F.SPENCER (USA)	Honda	C.LAVADO (VEN)	Yamaha	A.NIETO (SPA)	Garelli
1982	F.UNCINI (ITA)	Suzuki	J-L.TOURNADRÉ (FRA)	Yamaha	A.NIETO (SPA)	Garelli
1981	M.LUCCHINELLI (ITA)	Suzuki	A.MANG (GER)	Kawasaki	A.NIETO (SPA)	Minarelli
1980	K.ROBERTS (USA)	Yamaha	A.MANG (GER)	Kawasaki	P-P.BIANCHI (ITA)	MBA
1979	K.ROBERTS (USA)	Yamaha	K.BALLINGTON (SUD)	Kawasaki	A.NIETO (SPA)	Minarelli
1978	K.ROBERTS (USA)	Yamaha	K.BALLINGTON (SUD)	Kawasaki	E.LAZZARINI (ITA)	MBA
1977	B.SHEENE (GBR)	Suzuki	M.LEGA (ITA)	Morbidelli	P-P.BIANCHI (ITA)	Morbidelli
1976	B.SHEENE (GBR)	Suzuki	W.VILLA (ITA)	Harley-Davidson	P-P.BIANCHI (ITA)	Morbidelli
1975	G.AGOSTINI (ITA)	Yamaha	W.VILLA (ITA)	Harley-Davidson	P.PILERI (ITA)	Morbidelli
1974	P.READ (GBR)	MV Agusta	W.VILLA (ITA)	Harley-Davidson	K.ANDERSSON (SWE)	Yamaha
1973	P.READ (GBR)	MV Agusta	D.BRAUN (GER)	Yamaha	K.ANDERSSON (SWE)	Yamaha
1972	G.AGOSTINI (ITA)	MV Agusta	J.SAARINEN (FIN)	Yamaha	A.NIETO (SPA)	Derbi
1971	G.AGOSTINI (ITA)	MV Agusta	P.READ (GBR)	Yamaha	A.NIETO (SPA)	Derbi
1970	G.AGOSTINI (ITA)	MV Agusta	R.GOULD (GBR)	Yamaha	D.BRAUN (GER)	Suzuki
1969	G.AGOSTINI (ITA)	MV Agusta	K.CARRUTHERS (AUS)	Benelli	D.SIMMONDS (GBR)	Kawasaki
1968	G.AGOSTINI (ITA)	MV Agusta	P.READ (GBR)	Yamaha	P.READ (GBR)	Yamaha
1967	G.AGOSTINI (ITA)	MV Agusta	M.HAILWOOD (GBR)	Honda	B.IVY (GBR)	Yamaha
1966	G.AGOSTINI (ITA)	MV Agusta	M.HAILWOOD (GBR)	Honda	L.TAVERI (CH)	Honda
1965	M.HAILWOOD (GBR)	MV Agusta	P.READ (GBR)	Yamaha	H.ANDERSON (NZL)	Suzuki
1964	M.HAILWOOD (GBR)	MV Agusta	P.READ (GBR)	Yamaha	L.TAVERI (CH)	Honda
1963	M.HAILWOOD (GBR)	MV Agusta	J.REDMAN (ROD)	Honda	H.ANDERSON (NZL)	Suzuki
1962	M.HAILWOOD (GBR)	MV Agusta	J.REDMAN (ROD)	Honda	L.TAVERI (CH)	Honda
1961	G.HOCKING (ROD)	MV Agusta	M.HAILWOOD (GBR)	Honda	T.PHILLIS (AUS)	Honda
1960	J.SURTEES (GBR)	MV Agusta	C.UBBIALI (ITA)	MV Agusta	C.UBBIALI (ITA)	MV Agusta
1959	J.SURTEES (GBR)	MV Agusta	C.UBBIALI (ITA)	MV Agusta	C.UBBIALI (ITA)	MV Agusta
1958	J.SURTEES (GBR)	MV Agusta	T.PROVINI (ITA)	MV Agusta	C.UBBIALI (ITA)	MV Agusta
1957	L.LIBERATI (ITA)	Gilera	C.SANDFORD (GBR)	Mondial	T.PROVINI (ITA)	Mondial
1956	J.SURTEES (GBR)	MV Agusta	C.UBBIALI (ITA)	MV Agusta	C.UBBIALI (ITA)	MV Agusta
1955	G.DUKE (GBR)	Gilera	H-P.MÜLLER (GER)	NSU	C.UBBIALI (ITA)	MV Agusta
1954	G.DUKE (GBR)	Gilera	W.HAAS (GER)	NSU	R.HOLLAUS (AUT)	NSU
1953	G.DUKE (GBR)	Gilera	W.HAAS (GER)	NSU	W.HAAS (GER)	NSU
1952	U.MASETTI (ITA)	Gilera	E.LORENZETTI (ITA)	Moto Guzzi	C.SANDFORD (GBR)	MV Agusta
1951	G.DUKE (GBR)	Norton	B.RUFFO (ITA)	Moto Guzzi	C.UBBIALI (ITA)	Mondial
1950	U.MASETTI (ITA)	Gilera	D.AMBROSINI (ITA)	Benelli	B.RUFFO (ITA)	Mondial
1949	L.GRAHAM (GBR)	AJS	B.RUFFO (ITA)	Moto Guzzi	N.PAGANI (ITA)	Mondial

Suscríbete a **MOTOCICLISMO**

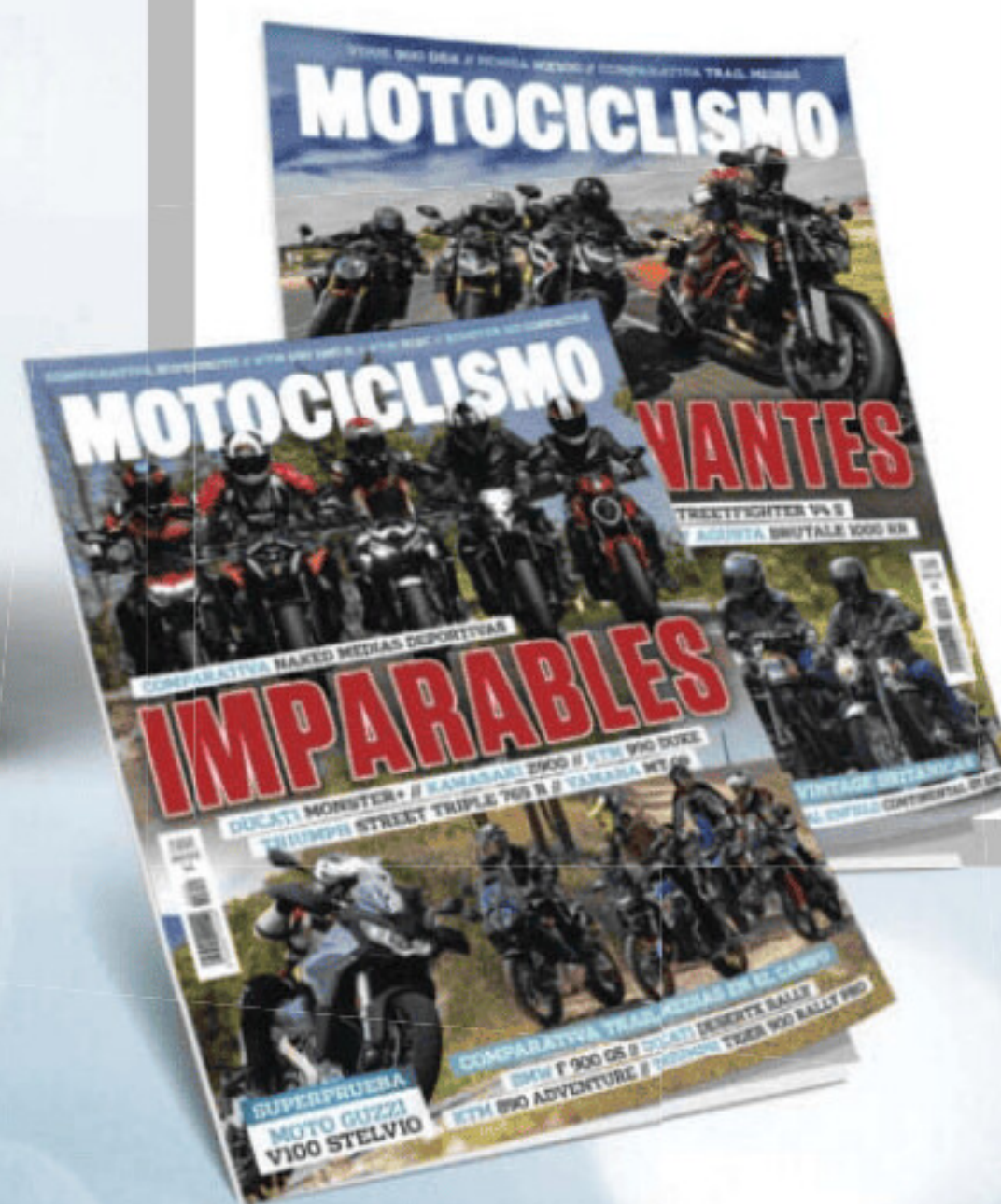


6 NÚMEROS DE
MOTOCICLISMO



LIBRO DE REGALO
ÁNGEL NIETO
VIDA Y ÉXITOS DE NUESTRO MEJOR PILOTO

28,80
EUROS



**BONO
CULT
URAL**

SI CUMPLES **18 AÑOS**,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN



91 060 44 83

Horario: Horario: L-V de 9 a 18h

suscripciones.sportlifeiberica.es

Válido para forma de pago con tarjeta de crédito. Oferta solo válida para España para revista en papel (50 primeras solicitudes). Quedan excluidos los objetos promocionales de portada. BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE



ROADS
ON LIFE

**TRACER 9
GT**

Y-AMT



684 km



2802 m



12 %



ROAD TO > ROUTE DES GRANDES ALPES
44.0548° N, 6.8483° E

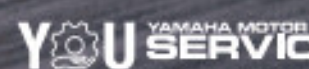
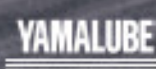
TRACER 9 GT

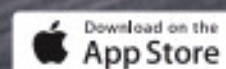
AHORA DESDE 189€ AL MES*

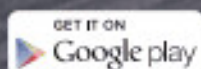
Entrada 4.501,98 €. 1 cuota de 192,17 €, 34 cuotas de 189,00 € y 1 cuota de 7.379,55 €.

T.A.E. 7,47%

   www.yamaha-motor.eu





 **YAMAHA**
Revs Your Heart

Financiación de YAMAHA Tracer 9 GT. Precio al contado 16.399,00 €. Entrada 4.501,98 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 192,17 €, 34 cuotas de 189,00 € y 1 cuota de 7.379,55 €. Tipo Deudor 5,49% T.A.E. 7,47% (La T.A.E., así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,90 % 463,98 € Financiado. Intereses 1.636,72 €, Importe Total del Crédito 12.361,00 €, Coste Total del Crédito 2.100,70 €, Importe Total Adeudado 13.997,72 €, Precio Total a Plazos 18.499,70 €. Siendo el día de contratación 02/12/2024 y primer pago el 02/01/2025. Oferta válida hasta el 30/06/2025. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.